

Р. М. МЕЛЬНИКОВ

КРЕЙСЕР «ОЧАКОВ»








ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ
КОРАБЛИ





Р. М. МЕЛЬНИКОВ

КРЕЙСЕР «ОЧАКОВ»



Ленинград
„Судостроение"
1986

ББК 68.66
М48
УДК 623.822.3

СЕРИЯ – „ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ КОРАБЛИ"
Рецензенты: инж. В. Ю. Усов и канд. ист. наук В. Ю. Грибовский
Научный редактор д-р техн. наук проф. А. И. Вознесенский

Мельников Р. М.
М48 Крейсер „Очаков". – Л. Судостроение, 1986. – 256 с., ил.

Автор, известный читателям своими предыдущими книгами („Крейсер Варяг" – 1975 и 1982 гг. и „Броненосец Потемкин" – 1980 г.), рассказывает о трагической и славной истории „мятежного крейсера" – флагмана революционной эскадры лейтенанта П. П. Шмидта, о ноябрьском восстании 1905 года в Севастополе.

На основе архивных материалов подробно рассмотрен ход проектирования и постройки этого корабля нового типа, приведены редкие чертежи и фотоснимки. Много внимания уделено боевой службе крейсера в годы первой мировой войны.

Книга предназначена для специалистов – кораблестроителей и моряков, а также всех интересующихся историей отечественного судостроения и русского флота.

М $\frac{3605030000-052}{048(01)-86}$ 9–86 66.86

РАФАИЛ МИХАЙЛОВИЧ МЕЛЬНИКОВ

КРЕЙСЕР
„ОЧАКОВ"

Заведующий редакцией И. Г. Русецкий
Редактор Ю. С. Казаров
Художественный редактор О. П. Андреев
Технический редактор Е. Н. Коломиец
Корректоры А. И. Оныщак, И. М. Савенок
Переплет художника Б. Н. Осенчакова
ИБ № 939

Подписано к печати 20.06.86. М-35345. Формат 60 х 90 1/16. Бумага офсетная № 1. Печать офсетная. Усл. печ. л. 16,0. Усл. кр.-отт. 16,5. Уч.-изд. л. 19,3. Тираж 94 000 экз. Изд. № 4019-84. Заказ 173. Цена 1р. 60 к.

Набрано в издательстве „Судостроение" на композерах типа ИБМ 82 и ИБМ МС операторами И. В. Дроздовой и Ю. Л. Подольным.

Издательство „Судостроение", 191065, Ленинград, ул. Гоголя, 8.

Ленинградская типография № 6 ордена Трудового Красного Знамени Ленинградского объединения „Техническая книга" им. Евгении Соколовой Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 193144, г. Ленинград, ул. Моисеенко, 10.

ОТ АВТОРА

Есть корабли, громкие названия которых известны каждому с детства. Они навсегда вошли в историю. С ними неразрывна память о боевой и революционной славе русского флота. Корабли революции — крейсер „Аврора" и броненосец „Потемкин", корабли-герои — „гордый красавец „Варяг" и миноносец „Стерегущий". Нас не удивляет, что народ слагает о них песни, о них пишут книги, ставят фильмы и даже оперы.

Но судьба и время не одинаково справедливы ко всем . В истории нашего флота есть еще немало славных имен, за которыми — выдающиеся плавания и героические подвиги, сотни неповторимых людских биографий, но которые, тем не менее, мало кому известны. Знатоки перечислят вам не один десяток названий, в том числе традиционных — переходящих из поколения в поколение, о которых можно смело сказать, что эти корабли еще ждут своих историков. И надо приветствовать начинание издательства „Судостроение", открывающего этой книгой серию „Замечательные корабли". Конечно же, такая серия книг поможет широкому читателю расширить тот уже привычный, устоявшийся круг кораблей, „биографии" которых составляют морскую историю нашей родины.

Эта книга — об одном из кораблей, в какой-то мере незаслуженно забытых, обойденных славой, мало кому известных больше чем по названию.

„Очаков" — само по себе это название, яркой вспышкой блеснувшее на крутом повороте истории, казалось бы, знакомо всем. Оно упомянуто в учебниках истории. Без него было бы неполным наше представление о первой русской революции. Оно неотделимо от светлого образа рыцаря революции — лейтенанта Шмидта. Но попробуйте выяснить хоть какие-то подробности о судьбе крейсера. В лучшем случае это будет минимум информации на уровне „БСЭ" или „Военной энциклопедии". Яркий революционный подвиг — три дня восстания, а затем трагедия разгрома и свирепых репрессий со стороны царских карателей, как бы заслонили, сделали излишними остальные события истории корабля и коллективной биографии его героического экипажа. Думается, это несправедливо.

Бесспорно, что история крейсера „Очаков" в первую очередь дорога нам по той особой роли, которая выпала ему на подъеме первой русской революции. Ведь это был уже не одинокий, изолированный от берега „Потемкин", „Мятежный крейсер", руководимый стойкой

большевистской группой, стоял во главе десятка боевых кораблей под флагом командующего революционным флотом П. П. Шмидта, был центром восстания береговых частей флота и саперов крепости. Силы восставших насчитывали около 3000 человек. В их руках на несколько дней оказалась, по существу, вся главная база Черноморского флота, весь Севастополь. Здесь, в „матросской республике", реально осуществлялась власть Советов матросских, солдатских и рабочих депутатов как формы пролетарской диктатуры (и это были одни из первых в России Советов!). Здесь была организована народная милиция.

Владимир Ильич Ленин высоко оценил значение ноябрьского восстания в Севастополе, считая, что эти события „знаменуют полный крах старого рабского порядка в войсках, того порядка, который превращал солдат в вооруженные машины, делал их орудиями подавления малейших стремлений к свободе" (Собр. соч. т. 12, с. 111).

Прекрасно понимали опасность происходящего и верные слуги царизма. Расстрел в упор из тяжелых корабельных и крепостных орудий, превративший корабль в пылающий костер, скорый суд, подстегиваемый лично Николаем II, и жестокие приговоры лучшим сынам России — всю силу оголтелой классовой ненависти испытал на себе героический экипаж „Очакова". Чтобы вытравить из истории само название мятежного крейсера, по приказу царя его переименовали в „Кагул"...

Актом мести насмерть перепуганного режима стала поспешно санкционированная командиром Черноморского флота казнь четырех руководителей восстания — П. П. Шмидта, С. П. Частника, Н. Г. Антоненко и А. И. Гладкова.

Трагическая судьба лейтенанта в отставке Петра Петровича Шмидта — единственного из офицеров флота, который присоединился к восставшим матросам, понимая, что восстание обречено, — тема обширной исторической и мемуарной литературы. В волнующих рассказах участников и очевидцев событий встает перед нами удивительный облик бесстрашного поборника социальной справедливости и гуманиста. Лучшей книгой о нем и поныне остаются изданные много лет назад воспоминания его сестры А. П. Избаш. Горячо преданная памяти брата, в свое время прилагавшая неимоверные усилия, чтобы спасти ему жизнь (достаточно сказать, что после вынесения смертного приговора она смогла добиться приема у всесильного премьер-министра Витте, хотя морской министр побоялся принять ее), Анна Петровна создала правдивый и живой портрет П. П. Шмидта как человека. В то же время, и это вполне естественно, она не касалась оставшихся ей неизвестными многих подробностей хода восстания и в частности — событий, происходивших на кораблях эскадры.

Более полную картину на основе привлечения имеющегося документального материала дает широко известная работа А. П. Платонова, но и в ней практически нет сведений о том, что происходило на борту „Очакова". Мы не знаем многого об организации и действиях экипажа крейсера в решающий момент восстания, о составе революционной эскадры — времени и обстоятельствах присоединения к „Очакову" целого ряда кораблей, о готовности крейсера к бою и ведении им огня, о полученных повреждениях и потерях экипажа.

Исключительную ценность представляет изданный в 1957 г. сборник документов и материалов о ноябрьском восстании, однако и в нем мы не найдем ответов на эти вопросы. Не вносят ясности и последние, к слову сказать, весьма немногочисленные работы, посвященные памяти П. П. Шмидта и севастопольским событиям.

Естественно, что отсутствие достоверного фактического материала по ряду важнейших вопросов привело к накоплению в существующей литературе множества противоречий, недомолвок, нелепых предположений. Автор столкнулся с этим при работе над главами своей предыдущей книги, посвященными восстанию на „Потемкине". Тогда же и возникла мысль сделать попытку избавиться от груза уже привычных искажений, написать построенную на проверенных фактах историю „Очакова" как корабля революции, написать ее так, чтобы она была похожа на запомнившуюся с юных лет документальную работу А. Федорова о восстаниях черноморских моряков в грозном 1905 г.

О том, насколько эта попытка удалась, судить читателю. Во всяком случае, собранный при работе над книгой материал позволяет более четко представить, если не мотивировку поступков и причины событий, то хотя бы их внешнюю последовательность, раскрывает ряд обстоятельств и фактов относительно мало изученной славной страницы революционного прошлого.

Взявшись за эту работу, автор как инженер-кораблестроитель не мог пройти мимо истории постройки „Очакова". Сведений об этом в литературе практически не было, хотя история крейсера как инженерного сооружения и сегодня представляет значительный интерес, в том числе и с точки зрения воспитания молодых кораблестроителей.

Необъятное собрание документов в фондах Центрального государственного архива ВМФ в Ленинграде раскрывает множество ранее неизвестных и практически неотделимых один от другого аспектов технической, революционной и боевой истории корабля. Их изучение вновь, как и во время работы над книгами о „Варяге" и „Потемкине", на удивительных по поучительности примерах показывает, как глубоко проявляется в судьбе корабля сложное и многообразное взаимовлияние политических и социально-экономических факторов. Познание же этих факторов, обнажение причинных связей — вечная, нестареющая забота сменяющих друг друга поколений исследователей.

Стоит отметить, что история постройки „Очакова" — новый вариант „модели", отличающийся от рассмотренных автором в его предыдущих книгах. Если история постройки „Варяга" рассказывала об опыте создания корабля по отечественному заданию, но на передовом частном предприятии за рубежом, а постройка „Потемкина" была примером осуществления своего проекта на своем же казенном предприятии, то история „Очакова" интересна и показательна как практическая попытка обобщения передового зарубежного опыта и постройки на своих верфях сравнительно большой серии кораблей по проекту, разработанному в Германии. Создание в русском флоте бронепалубных легких крейсеров с башенной артиллерией (типа „Богатырь" — „Олег" — „Очаков") представляет собой очень интересный этап развития кораблей

этого класса вообще. Детально прослеживая ход их рабочего проектирования и постройки, мы встречаем убедительные примеры таланта и высокой профессиональной подготовки русских инженеров и моряков, борьбы передовых деятелей отечественного кораблестроения с рутиной и ведомственным бюрократизмом.

Практически на ранее не изученном историками материале написаны главы о восстановлении ,,Очакова'' после расстрела 15 ноября 1905 г., о достройке и введении крейсера в строй — через девять лет после закладки, о последующей службе крейсера, уже под названием ,,Кагул'', в составе Черноморского флота и международной эскадры в Константинополе. Особую и почетную страницу в истории корабля представляет его боевая служба в годы первой мировой войны. Использовался крейсер исключительно интенсивно; во всяком случае, по количеству наплаванных за время войны миль ,,Кагул'' занимает одно из первых мест в составе флота России.

В конце 1916 г. вконец изношенный крейсер был выведен из состава действующих кораблей для капитального ремонта и перевооружения. Покинувшие его ,,очаковцы'', верные славным революционным традициям своего корабля, боролись за власть Советов на берегу. В матросских отрядах, на тачанках и бронепоездах, на кораблях многочисленных флотилий сражались они на фронтах гражданской войны. И на бережно сохранявшихся бескозырках по-прежнему сияло имя ,,Очаков'', знакомое всей России по трем героическим дням ноября 1905 года.

О революционном ,,Очакове'', о героической и трагической судьбе корабля, пережившего три революции и две войны, рассказывается в этой книге.

Глава 1

РАЗВИТИЕ КРЕЙСЕРОВ ЧЕРНОГО МОРЯ

§ 1. ОТ ПАРУСНЫХ КРЕЙСЕРОВ К ПАРОВЫМ

Черное море — колыбель русского мореходства.

Именно здесь, в южных водах, начинались первые морские походы восточных славян, еще в 600-е годы достигавших Италии и о-ва Крит, да и позднее не раз прорывавшихся через проливы в Архипелаг. Именно здесь вошли в историю „исхитренные дивно" лодки князя Изяслава и знаменитые „чайки" черноморской вольницы — запорожцев. Легкие и маневренные, грозные и неуловимые, они были предшественниками тех кораблей, которые впоследствии стали называть к р е й с е р а м и.

До появления регулярных боевых флотов корабли были универсальными и даже не разделялись на торговые и военные. Любое судно, которое было вооружено, было достаточно мореходным для выхода в открытое море и достаточно быстроходным, чтобы настичь противника или уйти от него, было, по существу, крейсером. Каждое из них в своих длительных плаваниях в разных направлениях и с к р е щ и в а л о море, а от слова к р е с т на языках всех основных морских держав мира и происходит само слово крейсер. От того же корня к р е с т происходят и название класса мореходных парусных яхт — к р е й с е р с к и е яхты, и слово к р у и з, без которого не обойтись, говоря об эксплуатации современных туристских лайнеров.

Римские либурны и норманнские драккары, венецианские галеры и испанские галионы, каравеллы Колумба и галеасы „Непобедимой армады", наконец — появившиеся в XVIII в. фрегаты и корветы, — все эти корабли были, по существу, крейсерами [1] своего времени. С зарождением регулярных боевых флотов и вызванного этим все бо-

---

[1] Складывавшееся веками разнообразие конструктивных типов и вариантов парусного вооружения кораблей крейсерского назначения (только в русском флоте XVIII—XIX вв. их можно насчитать не один десяток), очевидно, исключало возможность применения к ним единого, но обезличивавшего существующие особенности термина „крейсер". Сам же он был достаточно распространен как собирательное название и в то же время не раз использовался в качестве имени собственного. При Петре I название „Крейсер" носили трофейная шнява и фрегат (1721 г.), а после него — еще четыре корабля, включая и известный фрегат, который в 1822—1825 гг. под командованием М. П. Лазарева совершил одно из первых кругосветных плаваний в русском флоте.

В официальных „Судовых списках" термин „крейсер" впервые применили в 1878 г. для обозначения переоборудовавшихся в качестве крейсеров коммерческих пароходов и построенного с той же целью в Америке клипера „Забияка". Но и после этого вместе с термином „крейсер" в списках оставались и прежние фрегаты (броненосные и неброненосные), корветы и клипера. Только классификация 1892 г. приняла вместо них единый термин — „крейсер".

До 1907 г. русские корабли этого класса подразделялись на крейсера п е р в о г о (водоизмещением более 4000 т) или в т о р о г о (все остальные) ранга без различия по типу бронирования, т. е. разделения на б р о н е н о с н ы е (с поясом по ватерлинии) или только б р о н е п а л у б н ы е.

лее строгого упорядочения постройки боевых кораблей крейсера начинают занимать второе по значению место — после составляющих ядро флота линейных кораблей. Крейсера, более легкие, маневренные и быстроходные, чем линейные корабли, оказывают в сражении помощь главным силам, завязывают бои с авангардом и громят арьергард противника, добивают его поврежденные корабли, действуют на флангах, совершают набеги на вражеское побережье, ведут разведку и поиск противника, несут дозорную, конвойную и посыльную службу.

Выработанные вековой практикой автономных плаваний корабли крейсерского назначения — „пенители моря" — оказываются незаменимыми и для дальних экспедиционных плаваний первооткрывателей, крестоносцев, колонизаторов. Государственная борьба с морской торговлей противника или „частный" пиратский промысел — здесь также было не обойтись без крейсеров, быстроходных охотников за чужими „купцами", кораблей каперов (приватиров) и корсаров (корсеров). С наемной (каперской) флотилии во главе с бывалым флибустьером Карстеном Роде, ставшей на защиту первого морского пути из Нарвы в порты Западной Европы, начинал свою попытку создания флота Иван Грозный. „Корсер во флоте — то же, что партизан при армии — он должен быть силен, быстр, увертлив и легок, как птица", — так в начале XIX в. определял свойства крейсеров выдающийся русский корабельный инженер М. М. Окунев.

Роль самых первых крейсеров в созданном Петром I русском флоте выполняли в 1696 г. под Азовом галеры. Это они успешной дозорной и блокадной службой на подступах к крепости обеспечили ее падение.

В экспедиции адмирала Г. А. Спиридова в Архипелаг (1769 г.) крейсерские силы были представлены уже фрегатами. Вместе с ними в течение всей войны 1768—1774 гг. успешно действовали и такие легкие корабли того же назначения, как галеры, трекатры, шебеки, полакры, пакетботы. Отряды легких сил принуждали к сдаче турецкие крепости (включая Бейрут в Сирии), обеспечивали блокаду противника у берегов Египта и Дарданелл, поддерживали флот в морских сражениях и при штурмах крепостей, крейсировали в Средиземном море, захватывая и уничтожая турецкие и пиратские суда.

И так было на протяжении всей богатой героическими событиями боевой истории русского флота XVIII—XIX вв. На Азовском и Черном морях, в Архипелаге и на Адриатике, в составе эскадр или самостоятельно русские крейсера помогали решению великой исторической задачи утверждения России на ее южных берегах.

В первой половине XIX в. классификация парусных крейсеров стабилизировалась.

Наиболее распространенными и достигшими совершенства крейсерами стали фрегаты 44-пушечного ранга. Представителями их на Балтике были вошедшие в мировую историю фрегаты „Паллада", плавание которой с известной русской дипломатической миссией в Японию

в 1852—1853 гг. увековечено И. А. Гончаровым, и „Аврора", участвовавшая в героической обороне Петропавловска-на-Камчатке в 1854 г. В Черном море представителями кораблей этого ранга были фрегаты „Флора" (длина 50,6 м) и „Кагул" (49 м), построенные в Николаеве в 1839 и 1843 гг. корабельным инженером капитаном Акимовым.

Высокие качества русских крейсеров продемонстрировал находившийся тогда же в Пирее черноморский корвет „Ифигения". Командир английского фрегата „Портленд", считавшегося тогда лучшим ходоком на Средиземном море, предложил командиру „Ифигении" гонку — состязание в скорости под парусами. Наш корвет, показав 8-узловую скорость, обошел соперника.

Замечательными примерами самоотверженных действий русских крейсеров отмечена долгая борьба флота с англо-турецкой военной контрабандой у берегов Кавказа. Напряженная боевая служба в условиях частых штормов и почти полного отсутствия надежных якорных стоянок была суровой школой для экипажей и тяжелым испытанием для кораблей. Нередко крейсера, застигнутые штормом, получали повреждения или даже погибали. Корабли в крейсерстве сменялись редко, их явно не хватало. Моряки страдали от цинги и лихорадки. Погони, перестрелки, абордажные атаки, высадки десанта, поддержка своих береговых укреплений, — все это выполняли крейсера сменявших один другого отрядов. (Одним из таких отрядов в 1846 г. командовал контр-адмирал П. С. Нахимов).

Завершающими эпизодами истории русских парусных крейсеров стали их бои с появившимися на Черном море в начале Крымской войны паровыми кораблями противника. 9 ноября 1853 г. у мыса Пицунда фрегат „Флора" под командованием капитан-лейтенанта А. Н. Скоробогатова целую ночь отбивал атаки трех вооруженных турецких пароходов; один из них был подбит и уведен турками на буксире.

В 1855 г. под Керчью бриг „Аргонавт" в бою с превосходившей его по вооружению английской паровой шхуной нанес ей серьезные повреждения и сумел оторваться от преследования.

Но эпоха паруса в военном кораблестроении кончалась. Подтверждением тому был уже заключительный эпизод Синопского боя, когда лучшие фрегаты нашего флота „Кагул" и „Кулевчи", оставленные П. С. Нахимовым в дозоре у входа на рейд, так и не смогли помешать бегству из состава турецкой эскадры быстроходного парохода „Таиф".

Запоздав с применением паровых машин для главной силы флота — линейных кораблей, [1] царское правительство не сумело вовремя создать и парового крейсерского флота. Только в 1842 г. были заказаны в Англии первые пять паровых колесных крейсеров — пароходо-фрегаты: „Херсонес", „Бессарабия", „Крым", „Громоносец", „Одесса". Но и эти корабли в основном использовались для транспортных целей, а в учениях Черноморского флота почти не участвовали.

За десятилетие, предшествовавшее Крымской войне, Черноморский

---

[1] Только в апреле 1853 г. состоялось высочайшее повеление „о том, что ввиду применения винтовых кораблей во флотах Англии и Франции, других, как с винтовым двигателем, в России не закладывать".

флот получил лишь один отвечающий всем требованиям того времени пароходо-фрегат – ,,Владимир''. Он был построен в 1848 г. в Англии под наблюдением В. А. Корнилова. Это стало возможным лишь благодаря авторитету и энергичным настояниям тогдашнего главного командира Черноморского флота М. П. Лазарева, неоднократно напоминавшего Николаю I, что ,,пароходами мы очень бедны''. Хорошо сознавая все достоинства паровых крейсеров как разведчиков, посыльных и спасательных судов, М. П. Лазарев особенно подчеркивал их ценность при быстрых перебросках десантов и ,,буксировках линейных кораблей, позволяющих поставить весь флот в более грозное и опасное для неприятеля положение''. Однако средства, необходимые для постройки парового крейсера, так и не были отпущены. М. П. Лазареву пришлось строить ,,Владимир'' за счет текущей сметы флота ,,при всевозможном ограничении некоторых расходов''.

Обладавший скоростью до 11 уз и имевший достаточно мощное артиллерийское вооружение (2 245-мм и 5 214-мм бомбовых орудий, а также 4 152-мм и 2 138-мм пушки), этот колесный пароход мог помериться силами с любым иностранным паровым крейсером. Но он был, по существу, одинок, а винтовых кораблей русский Черноморский флот не имел вообще. Флот оставался парусным. В результате, несмотря на блестящую победу под Синопом, Черноморский флот с появлением под Севастополем парусно-парового флота союзников утратил боевое значение. И только немногочисленные русские пароходо-фрегаты во главе с ,,Владимиром'' до самого конца осады Севастополя не прекращали активных боевых действий.

Бедственное положение России после разорившей ее войны заставило в 1866 г. сократить бюджет морского министерства с 24 до 16,5 млн. руб. В результате последовало упразднение Черноморской флотилии и отмена планов постройки бронированных плавучих батарей и специально для этого создаваемого судостроительного завода в Керчи[1].

Летом 1868 г. в Черное море заходил балтийский фрегат ,,Александр Невский'' – недавний флагманский корабль эскадры Атлантического океана под командованием контр-адмирала С. С. Лесовского, которая, как и тихоокеанская эскадра контр-адмирала А. А. Попова, крейсировала в 1863–1864 гг. у берегов Америки. Не рискуя поставить свою морскую торговлю под удар русских крейсеров, британское правительство вынуждено было тогда отказаться от попыток создать очередную враждебную России коалицию европейских держав. Успех этой экспедиции русского флота, как и огромный урон, нанесенный в 1862–1864 гг. торговому флоту США действиями крейсера конфедератов ,,Алабама'' (63 захваченных судна), убедительно продемонстрировали эффективность крейсерских операций. Именно тогда, не имея необходимых средств для создания крупных и мореходных броненосцев, Морское министерство России стало уделять все более серьезное

---

[1] О попытках создания в 1864–1866 гг. промышленной базы отечественного казенного судостроения в Керчи – см. статью автора в журнале ,,Судостроение'', 1978, № 1.

внимание крейсерской доктрине, сыгравшей большую роль в развитии этого класса кораблей.

Из немногих крейсеров, постоянно плававших в Черном море, упомянем шхуну „Бомборы" и корвет „Память Меркурия", которые в 1867 г. в составе нашей средиземноморской эскадры участвовали в спасении от турецкого террора восставших жителей о. Кандия (Крит). В 1869—1870 гг. черноморские корветы „Львица" и „Память Меркурия" в большом учебном плавании с гардемаринами заходили в Константинополь, Пирей, Мессину, Неаполь, Наварин, Сиру.

Винтовая вооруженная шхуна Черноморской флотилии „Псезуапе" вместе с балтийским клипером „Яхонт" участвовала в торжествах открытия Суэцкого канала, а 8 ноября 1869 г. в составе международной эскадры из более чем 40 вымпелов вышла новым каналом в Красное море.

Это было символично. Отныне Черное море из тупика в углу Средиземноморья становилось началом русских морских путей на Индийский и Тихий океаны. Резко сокращался, по сравнению с выходом из Кронштадта, путь из центра России к ее дальневосточным окраинам, сообщения с которыми должны были стать теперь оживленнее. Это, в свою очередь, усиливало позиции России на Тихом океане и, в конечном счете, с новой остротой ставило вопрос о борьбе за свободу выхода через Черноморские проливы. Создание броненосного флота, способного взять под свою защиту отечественную морскую торговлю и интересы государства, становилось все более очевидной необходимостью.

§ 2. КРЕЙСЕРА ЧЕРНОГО МОРЯ НА РУБЕЖЕ XIX И XX ВЕКОВ

В ноябре 1870 г., используя благоприятно сложившуюся политическую обстановку (крушение французской империи Наполеона III, дипломатическая поддержка Германии), Россия объявила об отмене унизительных статей Парижского трактата, запрещавших стране иметь флот на Черном море. Лондонской конвенцией от 1/13 марта 1871 г. западные державы подтвердили право России на восстановление Черноморского флота. Однако в полной мере реализовать это право так и не удалось — средств для создания мореходного флота не было, а построенные в 1873—1875 гг. круглые в плане броненосцы-поповки предназначались лишь для действий у побережья.

Для активных действий в море можно было рассчитывать лишь на крейсерские силы. Для этого использовались быстроходные пароходы Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ). Эти импровизированные крейсера получили достаточно мощное артиллерийское вооружение, а пароход „Великий князь Константин" по предложению лейтенанта С. О. Макарова был переоборудован в носитель минных катеров. Этим катерам принадлежит первая в мире удачная торпедная атака, в результате которой на Батумском рейде был потоплен большой турецкий сторожевой корабль „Интибах".

Многими удачными операциями отмечена и деятельность крейсеров с артиллерийским вооружением. Так, в июле 1877 г. небольшой пароход „Веста" под командованием лейтенанта Н. М. Баранова — инициатора

вооружения судов РОПиТ, находясь в самостоятельном крейсерстве у Румелийских берегов, выдержал 5-часовой бой с турецким броненосцем „Фетхи-Буленд". В декабре 1877 г., командуя более крупным пароходом „Россия", Н. М. Баранов захватил у Пендераклии военный транспорт „Мерсина" с 800 турецкими солдатами и привел его в Севастополь.

И вот теперь для спешного усиления крейсерских сил пришлось заказать постройку или переоборудование нескольких вооруженных мореходных пароходов в США. Так наш флот пополнился четырьмя океанскими крейсерами: „Европа", „Азия", „Африка" и „Забияка". Работы выполнялись фирмой „В. Крамп и сыновья" с учетом опыта переоборудования в крейсера пароходов РОПиТ на Черном море и американского опыта по созданию блокадной эскадры во время гражданской войны 1861–1865 гг.

Одновременно крейсерские силы пополнялись пароходами, приобретавшимися благодаря добровольным пожертвованиям, сбор которых по всей стране начался в 1878 г. в ответ на угрожающую политику Англии. На собранные средства было организовано государственное судоходное общество, названное Добровольным флотом. Первыми его крейсерами стали „Россия", „Москва" и „Петербург", переоборудованные из купленных в Германии пароходов.

Только отчасти отсутствие на Черном море крейсеров могли восполнить строившиеся в те годы мореходные канонерские лодки типа „Запорожец" и минные крейсера типа „Казарский".

Построенные в 1887 г. шесть канонерских лодок – три в Николаеве и три в Севастополе – предназначались для поддержки высадки десанта в случае Босфорской экспедиции, для охраны побережья и транспортов на переходе. В мирное время они оказались очень полезными в качестве стационеров при заграничных дипломатических представительствах. Корабли водоизмещением около 1200 т имели достаточно мощное артиллерийское вооружение (2 203-мм и 1 152-мм орудия) и два торпедных аппарата, были защищены броневой палубой толщиной 10 мм. Известны дальние морские переходы таких кораблей (их балтийские „сверстники" – „Кореец" и „Манджур" плавали на Дальнем Востоке), но для активной крейсерской службы во время они не годились из-за недостаточной – всего 12–13 уз – скорости.

Несравненно более быстроходными кораблями были минные крейсера. Их задача – уничтожать вражеские миноносцы (отсюда тогда же появившийся термин „контрминоносец"), поддерживать и возглавлять атаки своих миноносцев, охранять эскадру в походе и на якоре, нести разведовательную и посыльную службу.

По мысли управляющего морским министерством вице-адмирала Н. М. Чихачева, таких минных крейсеров требовалось иметь в составе эскадры из расчета по два на каждый линейный корабль (броненосец).

Первый минный крейсер на Черном море – „Капитан Сакен" – построили в Николаевском адмиралтействе в 1889 г. по образцу плававшего на Балтике „Лейтенанта Ильина",[1] однако скорость этого

[1] О минных крейсерах типа „Лейтенант Ильин" и „Капитан Сакен" – см. статью в журнале „Судостроение", 1982, № 4.

нового 600-тонного корабля вместо проектных 20 уз составила лишь 18,3. Значительно более облегченный 400-тонный (при том же вооружении из 9 37–74-мм орудий) минный крейсер „Казарский"[1] строился в Германии. Он подтвердил 21-узловую контрактную скорость, после чего точно по его образцу в 1893 г. в Николаеве построили третий минный крейсер „Гридень". Любопытно, что чертежи корпуса и механизмов снимали непосредственно с „Казарского", специально присланного на Ингул на зиму из Севастополя.

Между тем необходимость в крейсерах, способных совершать длительные походы с эскадрой, становилась все более определенной в связи с вступлением в строй первых броненосцев типа „Екатерина II" и возобновившимися планами Босфорской экспедиции. Средства направлялись прежде всего на постройку мощных броненосцев и организацию быстроходной и многочисленной десантной флотилии. Считалось, что роль крейсеров одновременно с выполнением транспортных функций на первых порах будут выполнять специально строившиеся пароходы Добровольного флота. Силами морского министерства на них заранее ставились подкрепления под орудия; для них были заготовлены артиллерийское вооружение, быстроразборное оборудование погребов боезапаса, системы управления артиллерийским огнем, полные комплекты боеприпасов.

Благодаря такой подготовительной работе пароход, переходивший на роль крейсера, мог за считанные дни принять все необходимое и с военным экипажем под командованием офицера выйти в море для самостоятельного крейсерства, поддержки эскадры или снабжения ее одиночных кораблей. Такой опыт был предпринят в 1895 г. (включение парохода „Петербург" в состав русской эскадры в Чифу) и в 1900 г., когда в связи с обострением обстановки на Дальнем Востоке пароходы „Москва" и „Херсон", закончив рейс Севастополь – Владивосток, установили на палубе орудия, доставленные в их же трюмах.

§ 3. КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ ДЛЯ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА И МЕСТО В НИХ КРЕЙСЕРОВ

Упорная полуторавековая борьба России за выход в Средиземное море определялась естественным стремлением государства к свободе экономических, культурных и политических связей с другими государствами.

К началу 1880 гг. проблема обострилась еще и опасностью продолжающегося распада турецкой империи, у которой Англия отняла Египет. Следующим шагом мог быть захват ею Дарданелл и Босфора. Проливы могли попасть непосредственно в руки Англии, других противников России или их прямых ставленников. Приходилось внимательно наблюдать за положением дел в турецком государстве и тем влиянием, которого пытались добиться в нем дипломатические представители ряда стран.

---

[1] О минных крейсерах типа „Казарский" – см. статью автора в журнале „Судостроение", 1982, № 6.

Несмотря на победу России в войне 1877—1878 гг., Берлинский конгресс, на котором Россия опять оказалась в изоляции, не изменил статей Парижского трактата 1856 г. о режиме проливов, включая и оговорку о закрытии проливов для иностранных военных флотов на время, „пока Турция в мире". Иначе говоря, русское побережье могло подвергнуться нашествию в любой неожиданный момент либо с согласия Турции, либо под давлением превосходящих сил любого агрессора и прежде всего Англии.

При всех поворотах событий, будь то развал турецкого государства и необходимость предотвращения захвата проливов западными державами, противодействие вторгшимся в Черное море силам интервентов или, наконец, возможность соглашения с отдельными европейскими государствами о благоприятном для России статуте проливов, — в любом случае гарантией успеха мог быть только сильный Черноморский флот.

Об этом с определенностью говорили уроки русско-турецкой войны 1877—1878 гг., во время которой наши сухопутные войска дорогой ценой достигшие Босфора, должны были покинуть его из-за угрозы вторжения на Черное море английского флота.

Особым совещанием двух министров (военного и иностранных дел) и управляющего морским министерством под председательством великого князя Алексея Александровича в августе 1881 г. было определено первенствующее значение возрождения Черноморского флота, по сравнению с задачей усиления остальных флотов России.

В докладе специальной комиссии при составлении кораблестроительной программы на основе опыта войны 1877—1878 гг. подчеркивалось, что отныне Россия „должна быть готова встретить неприятеля за пределами своих вод, у его берегов, будь это в Балтике или в Черном море". На эти же два флота возлагалось и решение задач, возникающих на тихоокеанском театре, так как считалось, что создание третьего флота уже непосильно для экономики страны. На случай столкновения с Китаем или Японией при мирных отношениях с европейскими державами предполагалось откомандирование в воды Тихого океана эскадры из состава Балтийского и Черноморского флотов. В связи с этим главные силы Черноморского флота должны были состоять из броненосцев, пригодных для действий не только в пределах Черного и Средиземного морей, но и в океане, чтобы их, в случае необходимости, можно было послать на Дальний Восток.

Состав Черноморского флота был определен следующим: 8 броненосцев, 3 посыльных быстроходных судна (крейсера 2-го ранга) и 20 миноносцев. Поскольку в строю имелись только крейсер „Память Меркурия" и построенный в Англии в 1880 г. миноносец „Батум", предстояло за 20 лет (по программе, принятой на 1883—1902 гг.) построить все 8 броненосцев, 2 крейсера и 19 миноносцев.

Первые 3 броненосца и 4 миноносца были заложены в 1883 г., однако уже два года спустя, ввиду опасений за оборону Балтийского побережья вследствие резкого усиления военных приготовлений Германии, упомянутая программа была Особым совещанием пересмотрена. Из нее исключили 2 черноморских броненосца. Тогда же, в связи с предло-

жениями военного ведомства об усилении подготовки Босфорской десантной экспедиции, черноморская программа была дополнена 6 миноносцами и 6 канонерскими лодками. Сверхпрограммными были и 2 минных транспорта (заградителя) типа „Буг", построенных в 1891 г. в Швеции.

В дальнейшем – к 1890 г. – исключенные из программы 2 черноморских броненосца были вновь в нее введены. В 1895 г. Черноморский флот насчитывал уже 5 броненосцев; еще 2 („Три святителя" и „Ростислав") находились в постройке.

Из крейсеров же при эскадре по-прежнему оставался лишь один – „Память Меркурия". Минные крейсера, имея узко специальное назначение и ограниченную мореходность, с большим напряжением несли возлагавшуюся на них по необходимости крейсерскую службу. Пароходы Добровольного флота в мирное время эскадре не принадлежали. Давно откладывавшаяся из-за недостатка средств постройка современных крейсеров была – наконец-то! – предусмотрена обновленной программой 1895 г., но приступить к ее реализации удалось, однако, лишь еще пятью годами позже.

По проекту новой 20-летней программы 1903–1922 гг. предполагалось построить два броненосных и 12 небронированных крейсеров. Поражение России в войне с Японией и вызванная им первая русская революция заставили отложить разработку этой программы. После многократных переделок она была утверждена лишь в 1911 г. и предусматривала (одновременно с 3 линейными кораблями и 9 эсминцами) постройку только 2 легких крейсеров типа „Адмирал Нахимов", а по дополнительной программе 1914 г., не считая других кораблей, еще 2 крейсеров того же типа. Эти крейсера так и не были достроены в течение первой мировой войны (два первых вступили в строй лишь в 1920–1930 гг. под названиями „Червона Украина" и „Красный Кавказ"); вся тяжесть крейсерской службы легла на два построенных по первоначальной программе 1883–1902 гг. крейсера – „Кагул" (бывш. „Очаков") и „Память Меркурия" (бывш. „Кагул").

Наряду с изучением участия этих двух крейсеров в революционных и других событиях 1905–1918 гг. представляет интерес и вопрос о том, в какой мере оказались оправданными основные технические решения, заложенные в их проектах, насколько выдержали они испытание временем, каково их место в истории отечественного кораблестроения.

Глава 2

РАЗРАБОТКА ПРОЕКТА И ПОДГОТОВКА К ПОСТРОЙКЕ „ОЧАКОВА"

§ 4. ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО КРЕЙСЕРОСТРОЕНИЯ НА РУБЕЖЕ XIX–НАЧАЛА XX ВЕКА

20-летняя программа создания броненосного флота на Черном море в течение всего времени ее осуществления находилась под влиянием резко изменяющихся воззрений на то, какие именно конкретные корабли надо строить. Неудивительно, что построенные по этой программе 8 броненосцев оказались принадлежащими к 6 существенно отличавшимся типам[1].

Еще сложнее было положение с крейсерами. Не случайно же на всех флотах мира они считались „трудным" классом боевых кораблей. Обладая самой древней „родословной", крейсера, в отличие, например, от появившихся позднее миноносцев, прошли полный цикл развития, начиная от чисто парусных кораблей; на их эволюции отразилась начавшаяся в середине XIX в. болезненная ломка традиционных взглядов и понятий, сопровождавшая внедрение на флоте новой техники.[2] В силу издавна сложившихся понятий об универсальном назначении этих многоцелевых кораблей к ним предъявлялся особенно широкий спектр требований.

Перечислим некоторые из них.

Это высокие мореходные качества, необходимые, чтобы при плавании в океане противостоять капризам и коварству стихии.

Это большая автономность плавания – возможность принимать на борт запасы провизии и топлива, позволяющие долгое время действовать в отрыве от своих баз. С той же целью требовалось обеспечить и сравнительно комфортные условия для личного состава – надо было сберегать его силы и здоровье во время продолжительных крейсерских плаваний. Очень важно было добиться и максимально возможного снижения численности экипажа – уровень механизации был на крейсерах относительно выше, чем на кораблях других классов.

---

[1] Об особенностях конструкции русских броненосцев – см. статьи автора в журнале „Судостроение", 1978, № 7 и 8.

Отметим, что следующая 20-летняя программа кораблестроения предусматривала постройку 12 эскадренных броненосцев (в счет этого числа заложены по переработанному проекту „Князя Потемкина Таврического" два более сильных броненосца „Евстафий" и „Иоанн Златоуст"), 6 броненосцев береговой обороны для активных действий на нижнем Дунае и для обороны Очакова и Керченского пролива, 4 канонерских лодок, 42 эскадренных миноносцев, 16 миноносцев, 2 минных заградителей и 3 транспортов.

[2] Очевидным наследием парусной эпохи является, в частности, сохранившееся в паровой период традиционное разделение крейсеров на две ветви – „фрегатского" и „корветского" рангов; от них и ведут начало т я ж е л ы е и л е г к и е крейсера позднейшего времени.

Это значительная скорость, которая помогала бы уйти от сильного противника и настичь слабого. Мало было иметь для этого достаточно мощную машину; требовалась, например, еще и медная обшивка корпуса для сохранения чистой подводной поверхности, чтобы не терять скорости из-за обрастания.

При всем том корабли этого класса должны были иметь возможно малое водоизмещение (неумолимый фактор стоимости!), хотя требовалось одновременно обеспечить и надежную защиту, и эффективное вооружение.

Удовлетворить всем этим требованиям в одинаково высокой степени было невозможно. Приходилось идти или путем явного, решительного предпочтения одних элементов другим, как это было с броней в ущерб скорости на броненосцах и со скоростью в ущерб броне и артиллерии на миноносцах, или путем мучительных поисков компромисса между этими взаимоисключающими требованиями.

Решения даже одной и той же задачи в каждом конкретном случае получались, естественно, разными. Прямым результатом этого было огромное разнообразие типов крейсеров на флотах мира.

Так, в составе английского флота появились бронепалубные крейсера, водоизмещение которых отличалось . . . в 10 раз! Крупнейшими из них были громадные 14 000-тонные башенные крейсера типа ,,Террибл'' (1895 г.), строившиеся для противодействия русским океанским броненосным крейсерам типа ,,Рюрик''. Характерно, что по водоизмещению крейсера типа ,,Террибл'' были даже больше, чем броненосцы, но не имели бортовой брони. В то же время на крейсерах типа ,,Рюрик'', имевших мощный броневой пояс (200—254 мм), пришлось ограничиться гораздо более слабой, чем у англичан, защитой артиллерийских установок.

Соответственно резко разделялись и мнения о боевом использовании крейсеров.

Одни считали, что крейсера должны, как и во времена парусного флота, заниматься разведкой, дозорной службой и истреблением торговых судов, т. е. быть чистыми крейсерами-одиночками, которым не нужны ни сильная артиллерия, ни надежная броневая защита, и для которых самое главное — скорость и дальность плавания. Корабли такого назначения так и назывались — commerce destroyer, т. е. ,,истребители торговли''.

В то же время другие указывали на возможность встречи такого крейсера-разведчика с более крупным боевым кораблем. Они считали совершенно необходимым иметь на крейсере сильное вооружение.

Русский флот также не избежал подобной борьбы идей и мнений, но в целом можно сказать, что идеи крейсерской войны на торговых путях, неоднократно бравшие верх во 2-й половине XIX в., сохранили к концу века свои позиции. Все русские крейсера, исключая, разве, ,,Баян'', вплоть до русско-японской войны воплощали идею самостоятельного рейдера-одиночки. Именно поэтому в русском флоте крейсера были ,,самым океанским'' классом кораблей, а их конструкторам приходилось решать особенно сложный круг задач по гармоничному, сбалансированному сочетанию в одном проекте всех

главнейших элементов боевого корабля — скорости, бронирования, вооружения, мореходности и дальности плавания. В проекте крейсера, рассчитанного на действия в океане без опоры на базы, приходилось совмещать наибольшее число противоречивых, взаимоисключающих требований.

Недешево обходился технический прогресс, но благодаря ему практически каждый новый русский крейсер, воплощая очередные новинки техники, существенно превосходил своих предшественников.

Еще деревянный ,,Александр Невский'' (1861 г.) с его значительно удлиненным корпусом и железными креплениями сложной, но надежной конструкции отличался прочностью и ходкостью; по скорости он превосходил многие современные ему легкие клипера и корветы. На этом еще типично парусно-паровом корабле нашли применение первые нарезные корабельные орудия. [1]

Начатый постройкой всего три года спустя полуброненосный фрегат ,,Князь Пожарский'' (1867 г.) и последовавший за ним ,,Минин'' (1868 г.) ознаменовали резкий скачок в судостроении второй половины XIX в. Железные корпуса, бортовая броня, нарезная артиллерия делали боевую мощь этих кораблей несопоставимой с прежними деревянными фрегатами. Отличием ,,Минина'' была первая в русском флоте (и вдвое более мощная, чем на ,,Пожарском'') вертикальная, а не горизонтальная паровая машина; на нем же при модернизации в 1887 г. впервые в нашем флоте были применены водотрубные котлы Бельвиля. Выполнение заказа на самую мощную из изготовлявшихся до того в России машину ,,Минина''положило начало успешной деятельности Балтийского завода в качестве ведущего предприятия отечественного судового машиностроения. Важным новшеством на ,,Минине'' стала выработанная в тот период по инициативе С. О. Макарова водоотливная система с магистральной трубой. Наконец, в числе первых кораблей ,,Минин'' получил надводные торпедные аппараты.

Замечательные творения адмирала А. А. Попова — ,,Генерал-адмирал'' (1873 г.) и ,,Герцог Эдинбургский'' (1875 г.) закрепили за русским флотом приоритет в создании кораблей принципиально нового класса — броненосных крейсеров. На них впервые наряду с железным броневым поясом была применена стальная броневая палуба, что резко повышало неуязвимость корабля. Расположение орудий на забортных площадках-спонсонах увеличивало углы обстрела главной артиллерии, позволяло ограничиться меньшим числом орудий главного калибра.

Крейсера ,,Владимир Мономах'' и ,,Дмитрий Донской'' (1882 г.), вобравшие в себя опыт создания ,,Минина'' и кораблей типа „Генерал-адмирал'', строились уже почти полностью из стали и имели впервые изготовленные Балтийским заводом вертикальные трехцилиндровые машины двойного расширения. Подъемные двухлопастные винты на них были заменены стационарными четырехлопастными.

---

[1] О первых парусно-паровых крейсерах — см. статьи автора в журнале ,,Судостроение'', 1979, № 1 –12.

Важнейшими отличиями „Адмирала Нахимова" (1885 г.) были: надежно бронированная боевая рубка; барбетные установки его восьми парных 203-мм орудий; только что, в конце 1884 г., освоенная Ижорским заводом стале-железная броня вместо ранее применявшейся железной; полное, предусмотренное уже проектом палубное электрическое освещение (напряжение 50 В) с первой штатной электростанцией мощностью около 36 кВт. Тогда же впервые применили на корабле и силовые электроприводы для простейших механизмов — корабельных вентиляторов.

„Память Азова" (1888 г.) был развитием конструктивного типа крейсера „Владимир Мономах". По примеру строившегося во Франции „Адмирала Корнилова" длина его корпуса была значительно увеличена для достижения большей (до 18 уз) скорости. Корабль отличали первые вертикальные машины уже тройного расширения; развитые водоотливные средства (суммарная „подача" 1550 т/ч); мощная электрическая сеть, питаемая четырьмя динамомашинами (284 кВт); бронирование двух палуб вместо одной и защита орудий броневыми щитами.

Для упоминавшегося уже „Рюрика" (1892 г.) характерно резкое — почти вдвое против предшествовавшего ему „Памяти Азова" — увеличение водоизмещения (до 11 930 т.). Этим достигалось увеличение расчетной дальности плавания 9-узловой скоростью до 15 000 миль (по первоначальным прикидкам — даже 20 000 миль) и одновременное усиление бронирования и вооружения до уровня, позволяющего „не уклоняться от боя и при встрече с неприятельским броненосцем". Первым из русских кораблей „Рюрик" получил новые, только что принятые на вооружение патронные 152- и 120-мм орудия на центральных станках с беседочной системой хранения и подачи снарядов с применением электрических элеваторов (вместо старых стеллажей и ручных подъемников).

Развитием типа „Рюрик", но уже с применением водотрубных котлов и более совершенной (гарвеевской вместо стале-железной) брони стали крейсера „Россия" и „Громобой". Их отличали применение специальной вспомогательной машины экономического хода („Россия") и новые, более дальнобойные 45-калиберные 203-мм орудия, применявшиеся вплоть до мировой войны. Неуклонно совершенствовались средства конструктивной и броневой защиты корабля. Росла энерговооруженность крейсеров; все шире применялись в силовых приводах электродвигатели, произошел переход от 50-вольтового на 100-вольтовое напряжение в сети, совершенствовались схемы канализации тока. Мощность электростанции на „России" составила уже 324 кВт, т. е. была в 9 раз больше, чем на „Адмирале Нахимове". Исключительно важной была роль отработанной к этому времени электрической системы приборов управления артиллерийским огнем (отечественной — завода Н. К. Гейслера).

Такова была эволюция крейсеров „фрегатского" ранга. Но параллельно развивались и крейсера „корветского" ранга.

От современников „Александра Невского" — деревянных корветов типа „Варяг" (2156 т, 1862 г.) и клиперов типа „Алмаз" (1585 т,

1861 г.) русские кораблестроители на базе тех же достижений техники перешли к постройке композитных клиперов типа „Вестник" (1380 т, 1880 г.), а затем — стальных корветов с броневой палубой типа „Витязь" (3200 т, 1884 г.); следующим шагом была постройка еще более мощных и быстроходных крейсеров „Адмирал Корнилов" (5860 т, 1887 г.) и „Светлана" (3860 т, 1896 г.).

Развернувшиеся на рубеже XIX—XX вв. работы по созданию средних и малых бронепалубных крейсеров типов „Диана", „Варяг", „Богатырь", „Новик" с увеличенными скоростями (20 и 23—25 уз), гарантированной дальностью плавания до 6000 миль и ограниченным бронированием привели к необходимости нового совершенствования обводов корпуса, его конструкции, энергетической установки. Входят в обычную практику модельные испытания в опытовом бассейне, отрабатываются методы расчетов общей и местной прочности корпуса. Последовательно совершенствуются средства непотопляемости кораблей, что приводит к внедрению системы автономных изолированных отсеков с децентрализацией, в отличие от систем с магистральной трубой, водоотливных средств. Ужесточаются требования к прочности и водонепроницаемости переборок, испытываемых отныне заполнением отсеков водой; предпринимаются меры по борьбе с вибрацией корпуса.

Практически достигают предела совершенства паровые поршневые машины. Вместо относительно тяжелых водотрубных котлов Бельвиля входят в употребление все более легкие и высокопроизводительные, хотя еще и не всегда надежные, водотрубные котлы новых типов (Никлосса, Шульца-Торникрофта, Нормана, Ярроу).[1] Экономичность их возрастала и благодаря неуклонному увеличению агрегатной мощности. Так, если 23-узловый „Варяг" имел 30 котлов Никлосса, то на превосходившем его по скорости „Богатыре" при том же водоизмещении было установлено лишь 16 менее трудоемких в обслуживании котлов типа Нормана. Повышение требований к качеству питательной воды, как и отказ от огнетрубных котлов (которые одновременно служили опреснителями), привели к необходимости применения специальных мощных кипятильников и опреснителей.

---

[1] В котлах Бельвиля, как и в котлах Никлосса, а также Бабкок-Вилькокса и Мийабара, водогрейные трубки имели относительно большой (до 80 мм) диаметр, располагались над топкой параллельными рядами с небольшим углом к горизонту и заключались в компактный — в виде шкафа — прямоугольный кожух. В котлах трех последних типов пучки трубок малого диаметра (28—44 мм) располагались почти вертикально и, выходя из двух, расположенных по обе стороны топки водяных коллекторов, соединялись над ней своими верхними концами с паровым коллектором, образуя род шатра или треугольника; отсюда и вошедшее затем в употребление название этих котлов — треугольные. Наличие большого количества разъемных соединений (батареи в котлах Бельвиля или даже каждая из трубок в котлах Никлосса выполнялись взаимозаменяемыми) затрудняло обслуживание этих котлов, понижало их надежность. Уступавшие по весо-габаритным характеристикам и технико-экономическим показателям, не допускавшие значительного форсирования котлы Бельвиля и Никлосса к исходу первого десятилетия XX в. начали повсеместно вытесняться котлами треугольного типа.

Автономный принцип обеспечения непотопляемости способствовал распространению электроприводов водоотливных центробежных насосов (турбин). Электрификация, обеспечивая компактность механизмов, простоту и удобство управления, решительно охватывала все более широкий круг вспомогательных механизмов. На „Варяге" — головном в серии средних бронепалубных крейсеров электрифицированными были практически все палубные механизмы, начиная от рулевого привода и кончая тестомешалками в корабельной пекарне.

Для боевых рубок башен и казематов применяют вместо гарвеевской более прочную крупповскую броню, для палуб — отличающуюся особой вязкостью броню из никелевой экстрамягкой стали.

Обычным становится применение электрических приборов управления стрельбой, великого изобретения А. С. Попова — радио, а также оптических прицелов и дальномеров.

Таковы вкратце основные достижения технического прогресса в отечественном кораблестроении, на которых должна была базироваться постройка новых крейсеров начала XX в. Однако не следует забывать и о препятствиях в развитии кораблестроения, определявшихся социальным и экономическим положением страны. Продолжающаяся технико-экономическая отсталость, усугубленная политической реакцией 80–90 гг. прошлого века, отражалась на судостроении самым непосредственным образом. Неудовлетворительным было состояние производственной базы судостроения в целом и смежных отраслей производства. Если по качеству выделки судостроительного железа, затем — стали, а потом и специальной брони наши предприятия не уступали зарубежным, то в судовом машиностроении и особенно в морском приборостроении отставание было значительным.

Случалось, что кораблестроителям приходилось идти на заведомое ухудшение боевых качеств строящихся кораблей. Так это было, например, с фугасными снарядами в 1891 г. Чтобы избежать применения дорогой высокопрочной стали, увеличили толщину стенок и соответственно уменьшили объем разрывного заряда. Путь наименьшего сопротивления был избран и при попытках усилить бронебойное действие снарядов: чтобы увеличить их начальную скорость, уменьшили вес. В результате содержавшие малое количество взрывчатого вещества (к тому же, не самого мощного) русские снаряды по разрушительному действию далеко уступали японским.

Подвели во время войны и недостаточно проверенные лицензионные 120- и 152-мм патронные орудия французской фирмы Канэ. При стрельбах на 30 каб. (это считалось в 1901 г. предельной дистанцией боя) в них начали выходить из строя подъемные механизмы, скручивались валы подъемных шестерен, ломались подъемные дуги и зубцы на них. Пришлось, заведомо уменьшая скорость наведения, втугую „зажимать" механизмы тормозом Беккера и заменять дуги более прочными. Но и это решение Морского технического комитета (МТК) распространили только на вновь изготовлявшиеся и ремонтировавшиеся орудия. Плававшие корабли так и остались с ненадежными орудиями. За эту „экономию" пришлось расплачиваться экипажу „Варяга", а за ним — и всему флоту, когда он был вынужден вести бой на дистанциях до 70 каб., в два —три раза превышавших предполагавшиеся до войны.

Крайне тяжелые последствия имел и грубый просчет высшего начальства, недооценившего роль дальномеров и оптических прицелов. Как утверждали моряки, это сильно снижало меткость стрельбы во время русско-японской войны. Об обстоятельствах, сопровождавших борьбу МТК с управляющим морским министерством и ГУКиС против подрывавшей боеготовность флота „экономии", достаточно подробно рассказано в книге автора „Крейсер „Варяг" (второе издание, 1983 г.).

Забыт был и давний завет адмирала А. А. Попова, говорившего что „корабли строятся для пушек". Когда, например, выявилась проектная перегрузка крейсеров типа „Диана", устранить ее решили прежде всего за счет артиллерии и защиты: вместо предусмотренных проектом 10 152-мм орудий оставили 8, отказались и от прикрытия броней элеваторов, и от броневых щитов у орудий.

Перегрузки кораблей были бичом тогдашнего судостроения. Слабый весовой контроль за контрагентскими поставками и при поступлении на стапель деталей корпуса, обилие „незапланированных" первоначальным проектом грузов приводили к неизменному превышению водоизмещения фактического над проектным. Нередкостью было, что броневой пояс корабля погружался в воду гораздо глубже назначенного (случалось, и вовсе оказывался ниже ватерлинии!). Приходилось мучительно думать, какие грузы надо снять с корабля, чтобы заставить его всплыть до проектной ватерлинии. Так, на „Генерал-адмирале" из-за 330-тонной перегрузки даже обсуждался вопрос о снятии бортовой брони, т. е. об изменении самого типа корабля. На „Памяти Азова" перегрузка составила 800 т (13% водоизмещения!). Пришлось перед походом на Дальний Восток часть орудий снять и отправить во Владивосток пароходом. Волноваться приходилось и за остойчивость крейсера, обнаружившего слишком явную „вялость качки".

При всем том, констатируя наличие перегрузки на каждом очередном построенном корабле, не делали никаких попыток предупредить ее в дальнейшем хотя бы увеличением запаса водоизмещения.

Все это наряду с хроническим запаздыванием контрагентских поставок ухудшало характеристики кораблей, срывало сроки их вступления в строй. Эти беды шли сверху. Будучи в силу почти полного отсутствия гражданского морского судостроения чисто военной отраслью промышленности, принадлежащей морскому министерству, отечественное кораблестроение не обеспечивалось глубокой разработкой заданий на проектирование и обоснованиями выбранных типов кораблей. В структуре центральных учреждений министерства не было авторитетного и компетентного научно-исследовательского органа, который занимался бы систематической работой по увязанному с внешней политикой государства долгосрочному прогнозированию состава и сил флота. Имевшийся в составе Главного морского штаба Военно-морской ученый отдел, заваленный текущей работой по обеспечению повседневной деятельности флота, времени на заботу о будущем не имел. Служба генерального штаба, на необходимость которой еще в 80-е годы настойчиво указывал один из наших виднейших адмиралов И. Ф. Лихачев, так и не была создана вплоть до русско-японской войны.

Длительное время, практически — весь броненосный период развития русского флота, его будущее решалось на „особых совещаниях". При этом глубокое научное обоснование выбора типа корабля и его характеристик обычно подменялось субъективными, нередко поверхностными мнениями отдельных высших чинов, а случалось, и „высочайшей волей монарха".

Со скрипом проходило и осуществление принятых наверху даже самых разумных решений. Дело страдало от сложившегося к началу XX в. „двоевластия", когда за техническое состояние флота отвечал Морской технический комитет, а за его постройку — Главное управление кораблестроения и снабжений (ГУКиС), которое полностью распоряжалось кредитами. Осуществление любых предложений МТК находилось в полной зависимости от „хозяйственных соображений" ГУКиС. Неудивительно, что порой внедрение важнейших новинок техники затягивалось на многие годы.

Таковы были организационно-технические условия, в которых начались работы по постройке крейсеров типа „Богатырь" и в частности — крейсера „Очаков" и однотипного с ним „Кагула".

§ 5. ОБОСНОВАНИЕ И РАЗРАБОТКА ЗАДАНИЙ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ КРЕЙСЕРОВ ТИПА „БОГАТЫРЬ"

Характеристики каждого корабля в основных чертах предопределялись кораблестроительной программой, а затем и разработанным в осуществление ее тактико-техническим заданием на проектирование кораблей данного типа.

Программа 1882 г. для первых черноморских крейсеров, ориентируясь, видимо, на „Ярославль", предусматривала водоизмещение 3000 т. По пересмотренной программе 1895 г. водоизмещение возросло, поскольку ориентировались уже на созданные к этому времени значительно более мощные, чем „Ярославль", английские бронепалубные крейсера типа „Тэлбот" (5600 т).[1] Такие крейсера наряду с несколько меньшими крейсерами типа „Астрея" рассматривались как возможные прототипы при разработке заданий на проектирование русских бронепалубных крейсеров типов „Светлана" и „Диана".

Но постройку черноморских крейсеров еще раз отложили. В результате оказалось возможным выбрать для их проектирования еще более совершенный образец — крейсер „Богатырь". Это был третий, после „Варяга" и „Аскольда", тип средних бронепалубных крейсеров, разрабатывавшихся по одному тактико-техническому заданию МТК в рамках новой судостроительной программы 1898 г. „для нужд Дальнего Востока".

Чем же объяснялась такая стабильность выбора типа корабля в пользу бронепалубного крейсера и не было ли ошибки в решении строить черноморские крейсера в точности по образцу дальневосточных?

---

[1] В 1894–1896 гг. вошло в строй 9 единиц этого типа, вооруженных 11 152-мм орудиями со щитами, имевших палубную броню 64 мм и скорость 19,5 уз.

Появление класса средних бронепалубных крейсеров А. П. Шершов в своем известном труде „История военного кораблестроения'' (1940 г.) объясняет „оперативными соображениями''. Немногословны и сведения „Отчета по морскому министерству'', где применительно к „Варягу'' сказано, что этот тип корабля создавался „в противовес крейсерам Армстронга''.

В историю мирового кораблестроения эти крейсера, по месту постройки часто называвшиеся „эльсвикскими'', вошли как семейство специфических бронепалубных кораблей, отличающихся малыми размерами (преимущественно 2000—3000 т водоизмещения), высокой скоростью (от 16,5 до 23 уз для кораблей постройки 1881—1895 гг. соответственно) и главным образом — мощным вооружением из орудий среднего (152 мм), а чаще — крупного (170—260 мм) калибра. Такие крейсера строились для флотов Англии, Аргентины, Италии, Китая, Румынии, Чили, Японии. Типичным их представителем (2800 т; 2 254-мм и 6 152-мм орудий) был построенный в 1883 г. для Чили крейсер „Эсмеральда'', который адмирал С. О. Макаров назвал „идеальной боевой машиной''. Этот корабль, по-видимому, и стал прототипом предложенного С. О. Макаровым универсального „безбронного судна'' водоизмещением 3000 т, вооруженного 2 203- и 5 152-мм орудиями.

Благодаря превосходству в скорости, высокой маневренности и малой величине цели соединения таких кораблей, по оценке С. О. Макарова, могли успешно сражаться с эскадрами броненосцев; при необходимости эти „безбронные'' крейсера могли бы выдержать и одиночный бой с броненосцем.

Известным тому подтверждением был успех, который благодаря маневру охвата флангов противника был достигнут „эльсвикскими'' крейсерами известной японской „летучей эскадры'' в бою при Ялу в 1895 г. Очевидными казались преимущества малых кораблей и в крейсерской войне. Лучше послать в океан 12 крейсеров по 3000 т, чем три по 12 000 т, — считал С. О. Макаров. С подобным же предложением отказаться от постройки больших броненосных крейсеров типа „Рюрик'', а строить флот для крейсерской войны только из бронепалубных крейсеров, — выступил в 1893 г. командир крейсера „Рюрик'' капитан I ранга П. Н. Вульф.

Эти предложения, продиктованные сознанием ограниченных экономических возможностей государства, отвечали и назревавшей в тот период перемене взглядов на назначение крейсеров. На рубеже XIX—XX вв. все более проблематичной становилась возможность осуществления чисто крейсерских операций: скрытности действий мешали развитые средства связи и наблюдения, острее (при отсутствии парусов) сказывалась зависимость от баз снабжения, вероятнее становился риск встречи с силами противодействия. Приближалась русско-японская война, в которой вместо отдаленных океанских путей русским крейсерам предстояло действовать вблизи побережья, где вероятность столкновения с мощными боевыми кораблями противника значительно возрастала. Чисто крейсерские операции мало соответствовали и задачам планировавшейся в Черном море Босфорской экспедиции.

В этих условиях высокая дальность плавания уже не могла считаться решающим фактором, а резкое увеличение разрушительного действия морской артиллерии, повышение эффективности средств и методов управления артиллерийским огнем заставляли пересматривать элементы крейсеров в сторону усиления живучести и, прежде всего, бронирования.

К крейсерам все настойчивее начали предъявлять совсем иное требование – быть способными сражаться в составе эскадры, вместе с линейными силами. В таких условиях одновременно с новыми броненосцами стали создаваться для эскадренного сражения и новые – эскадренные крейсера серии „Варяг" – „Богатырь". И тот факт, что эти крейсера были только бронепалубными,[1] можно объяснить несомненным влиянием макаровской идеи „безбронного судна".

Данью этой, хотя и не возобладавшей полностью, идее было и решение министерства построить в счет программы 1895 г. один безбронный корабль по проекту С. О. Макарова.[2] Осуществление идеи способствовали и успехи им же разработанного учения о непотопляемости корабля. Именно эти успехи дали МТК основание сформулировать в тот период очень важный принцип: „не непробиваемость, а непотопляемость", ставивший в основу обеспечения живучести корабля не столько бортовую броню, сколько комплекс средств обеспечения непотопляемости.

Таким образом, предпринятую в России накануне войны с Японией массовую постройку бронепалубных крейсеров следует считать не слепым заимствованием, как это иногда говорят, вышедших из моды иностранных образцов,[3] а прямым результатом самобытного развития отечественного судостроения.

Свое обоснование имел и выбор состава вооружения новых крейсеров. Здесь со времен обсуждения предложенного в 1868 г. капитаном I ранга Н. В. Копытовым проекта первого броненосного крейсера, боролись два течения.

Сторонники первого, исходя из задач борьбы с торговым судоходством противника, добивались превосходства наших крейсеров над иностранными прежде всего в скорости и дальности плавания. С этой целью предлагалось вовсе отказаться от тяжелых орудий. Так было, например, при обсуждении в 1880 г. проекта крейсера „Владимир Мономах", в вооружении которого кораблестроительный отдел МТК счел излишним не только 203-мм, но даже и 152-мм орудия (их предлагалось заменить большим числом 107-мм орудий).

---

[1] „Баян", единственный броненосный крейсер нового типа, составлял в программе исключение (см. „Судостроение", 1980 г., № 6).

[2] Планировавшаяся в период 1900–1902 гг. постройка этого корабля в силу ряда причин (стремление С. О. Макарова осуществить ее непременно в Кронштадте, задержка с разработкой проекта, занятость верфей в Петербурге и др.) так и не состоялась.

[3] Опыты постройки крупных бронепалубных кораблей еще в 1880 г. были предприняты в Италии (линейные корабли „Италия" водоизмещением 14 400 т, вооруженные 431-мм орудиями) и Англии (крейсера типа „Террибл" водоизмещением 14 200 т).

Представители флота, наоборот, считали, что артиллерия крейсера должна быть (очевидно, по примеру „Генерал-адмирала". — Р. М.) „увеличена калибром и уменьшена числом". Так думал и командующий одного из крейсерских отрядов нашего флота контр-адмирал А. Б. Асланбегов, предлагавший довести калибр орудий русских крейсеров, чтобы не уступать английским, до 229 мм. Тяжелые орудия предусматривал на своем „безбронном судне" и сам С. О. Макаров. В пользу такого решения говорил также и успех их применения на японских „эльсвикских" крейсерах.

Тяжелые 203-мм орудия (вместе со 152-мм) были приняты на всех русских броненосных крейсерах, но для средних бронепалубных крейсеров калибр орудий ограничили 152-мм. Эти орудия были легче, дешевле, долговечнее (выдерживали значительно большее число выстрелов), а главное — гораздо скорострельнее. За счет скорострельности, доказывали морские артиллеристы, 152-мм орудие за единицу времени обрушит на противника гораздо больше металла, чем медленнее стреляющая крупнокалиберная пушка.

Оптимальность орудий 152-мм калибра (без учета фактора бронепробиваемости) настойчиво доказывал авторитетный морской артиллерист Ф. В. Пестич. Эти же орудия считал перед русско-японской войной главными даже на броненосцах и Н. Л. Кладо. Очевидно, по всем этим соображениям, включая и желательность применения на всех кораблях единого главного калибра, 203-мм орудия были исключены из вооружения крейсеров типа „Диана". Отказались от их применения и при обсуждении проекта крейсера „Варяг".

Состав вооружения этого и последующих крейсеров типа „Богатырь", определенный разработанной МТК в 1898 г. „Программой для проектирования крейсера до 6000 т водоизмещения", включал: по 12 скорострельных орудий калибром 152 и 75 мм, 6 калибром 47 мм (позднее к ним добавили и 37 мм), 6 минных аппаратов, включая два подводных. Артиллерия располагалась в легких и компактных палубных установках. Это стремление максимально облегчить как корпус корабля, так и его артиллерию, диктовалось требованием обеспечить кораблю большую (5000-мильную) дальность плавания и еще ни разу не достигавшуюся русскими крейсерами высокую скорость (23 уз).

Влияние в этих заданиях идеи „безбронного судна" сказалось и в отсутствии броневых щитов, которые, по мнению С. О. Макарова, только увеличивали площадь цели и, соответственно, вероятность поражения при разрыве попавшего в щит снаряда.

Так формировался тип новых крейсеров, в которых явственно прослеживается идея универсального корабля. Такие крейсера, обладая еще достаточной мореходностью, помимо самостоятельного крейсерства могли при необходимости сопровождать эскадру, служить при ней разведчиками, а в крайнем случае, как о том говорил опыт „эльсвикских" крейсеров в японо-китайской войне, выдержать и кратковременную стычку с броненосцами. Об этом, кстати сказать, приходилось думать серьезно, поскольку постройку новых броненосных крейсеров программа 1898 г. не предусматривала.

Действительно, в ходе русско-японской войны крейсерам новой программы не раз пришлось решать задачи, далеко выходившие за рамки первоначально сформулированных заданий.

Головной корабль этой условной[1] серии — „Варяг" должен был 27 января 1904 г. выдержать бой с целой эскадрой во главе с новейшим „эльсвикским" броненосным крейсером „Асама".

Второй корабль — „Аскольд", несмотря на отсутствие бортовой брони, в бою 28 июля 1904 г. заставил последовательно отступить сначала „Асаму", а затем и другой, также закованный в броню, башенный крейсер „Якумо", на котором энергичный огонь русских шестидюймовок вызвал пожары.

Отлично действовал в Цусиме и корабль третьей модификации — „Олег"; вместе с „Авророй" он принял на себя тяжесть неравного боя с четырьмя японскими крейсерскими отрядами, атаковавшими наши транспорта.[2]

Предчувствуя подобное, сознавая настоятельную потребность усиления защиты этих по необходимости широко универсальных кораблей, МТК с первых шагов проектирования принимал энергичные меры по улучшению их боевых качеств. И если на „Варяге", первом и в значительной мере опытном корабле, спешно начатом постройкой в Америке по еще недоработанной „предварительной спецификации", артиллерия оказалась даже без броневых щитов, а все торпедные аппараты были надводными, то на „Аскольде" артиллерия была защищена щитами и 2 торпедных аппарата из 6 выполнены подводными; на „Богатыре" и однотипных с ним „Олеге", „Очакове", „Кагуле" — треть 152-мм орудий уже была заключена в башни, а остальные — размещены за броней щитов или в казематах. Эти четыре корабля при сохранении заданной высокой скорости имели уже близкое к оптимальному сочетание наступательных и оборонительных элементов.

В официальном отчете по морскому ведомству за 1897—1901 гг. говорилось, что „прикрытый, частью бронированный крейсер „Богатырь", напоминая по виду высокобортный броненосец, и в действительности представляет собой линейный, легко бронированный корабль". Крейсера этого типа по праву считались лучшими представителями класса средних бронепалубных крейсеров.

По проекту „Богатыря", одновременно с „Витязем" (затем — с „Олегом") для Балтийского флота, решено было строить и два черноморских крейсера, получивших названия „Кагул" и „Очаков".

---

[1] Условной серию этих кораблей, строившихся по единому оперативно-тактическому заданию, приходится считать в силу известных различий между их модификациями от „Варяга" до „Очакова".

[2] Наш крейсерский отряд — „Олег", „Аврора", „Владимир Мономах" и „Дмитрий Донской" имел на вооружении 31 152-мм и 16 120-мм орудий; кроме того, 5 крейсеров разведывательного отряда (участвовали в бою частично) имели 6 152- и 18 120-мм орудий.

14 японских легких крейсеров (в большинстве — „эльсвикского" типа), один броненосец и вступавшие в бой с „Олегом" и „Авророй" броненосные крейсера „Ниссин" и „Кассуга" имели на вооружении: 4 305-, 1 254-, 13 203-, 70 152- и 86 120-мм орудий.

§ 6. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ПОСТРОЙКИ КРЕЙСЕРА „БОГАТЫРЬ"

Из-за занятости отечественных верфей постройкой кораблей по программе 1895 г. первые корабли новой программы решено было заказывать заграничным фирмам. Они же в соответствии с заданиями МТК и при участии назначенных на каждый иностранный завод наблюдающих комиссий разрабатывали проекты заказанных им кораблей.

Так, путем всесторонних проработок обкатывались изложенные в „программах для проектирования" задания МТК, выявлялась совместимость предъявленных требований с уровнем техники и поставленными в проекте ограничениями (по водоизмещению и другим параметрам).

Первым в эту работу включился прибывший лично в Россию глава известной американской судостроительной фирмы „Вильям Крамп и Сыновья" – вице-президент американского общества корабельных инженеров Чарльз Крамп. Стремясь опередить европейских конкурентов, он брался построить чуть ли не все корабли новой русской программы. „Как базу для вычислений и проектирования" Ч. Крамп привез с собой проект только что спущенного им на воду японского крейсера „Касаги". На встречах в марте 1898 г. в ГУКиС и МТК при обсуждении условий возможных заказов выявился и взгляд Ч. Крампа на русские „программы для проектирования" новых кораблей, разрабатывавшиеся в МТК под руководством главного инспектора кораблестроения Н. Е. Кутейникова.

В частности, уже тогда выявилась проблематичность достижения 6000-тонным крейсером 23-узловой скорости при условии применения естественной тяги в топках и считавшихся МТК наиболее надежными котлов Бельвиля. Эти требования, вошедшие в подготовленную 1/13 апреля 1898 г. „Программу для крейсеров в 6000 т водоизмещения", Ч. Крамп считал невыполнимыми и сумел добиться их исключения из „Предварительной спецификации" при заключении контракта на постройку крейсера 11/23 апреля. Отказ от котлов Бельвиля, которые начальник ГУКиС вице-адмирал В. П. Верховский считал чрезмерно тяжеловесными, был санкционирован генерал-адмиралом и создал прецедент для корректировки требования о котлах при составлении последующих проектов. Эти проекты рассматривались МТК уже в конкурсном порядке.

Первой предложение о постройке крейсера водоизмещением 6000 т[1] в мае 1898 г. представила фирма „Ансальдо" (в Генуе), изъявившая готовность построить корабль в соответствии со всеми требованиями МТК и даже с котлами Бельвиля, хотя более перспективными она считала применяемые ею в последние годы котлы Никлосса. В начале июня проект крейсера водоизмещением 5900 т представил завод „Германия" фирмы Круппа. За ним поступили проекты петербургского Невского завода, завода немецкой фирмы „Шихау", итальянской „Ансальдо"

---

[1] Проекты каждая фирма предлагала в соответствии с заданием для двух типов крейсеров – на 6000 и 3000 т.

и немецкой „Говальдсверке". МТК по указанию временно управляющего морским министерством приступил к рассмотрению этих проектов, не дожидаясь поступления других.

Журналом от 3 июля 1898 г. № 82[1] МТК отдал предпочтение проекту Круппа, обеспечивающему при наименьшем водоизмещении (5900 т) наибольшую дальность плавания (до 6500 миль с запасом угля 1100 т) и наибольшую толщину бронирования палубы (до 76 мм на скосах, 100 мм — над машинными отделениями). Вторым в этом конкурсе был признан проект „Шихау", отличавшийся сильным вооружением из 2 203-мм орудий в башнях, 8 152-, 4 120- и 16 47-мм орудий. За ним следовали проекты „Ансальдо", „Говальдсверке" и Невского завода.

Из представленных этими же фирмами проектов малого крейсера водоизмещением 3000 т со скоростью 25 уз лучшим был признан проект „Шихау".

Решение было утверждено генерал-адмиралом, после чего последовало „высочайшее разрешение" на заказ крейсеров по избранным проектам с учетом всех сделанных МТК замечаний. Резолюцией управляющего министерством вице-адмирала П. П. Тыртова предлагалось при заключении контрактов предусматривать новые, только что принятые МТК и более строгие, чем прежде, требования испытания водонепроницаемости корпусов и новый — автономный — принцип проектирования водоотливной системы. Требовалось также „обусловить скорейшее доставление черетежей, дабы мы могли по этим образцам начать скорее строить такие же суда у себя дома". МТК предлагалось попытаться поручить кому-либо из отечественных корабельных инженеров разработать проект 6000-тонного крейсера, удовлетворяющего заданиям комитета, чтобы, не дожидаясь готовности крейсера Круппа, можно было строить такие же крейсера в России.

Однако буквально через несколько дней — уже 20 июля 1898 г. по распоряжению того же управляющего морским министерством на рассмотрение МТК был передан эскизный проект крейсера водоизмещением 6250 т, разработанный фирмой „Вулкан" (Германия). Журналом МТК проект был признан не только не уступающим проекту Круппа, но и превосходящим его „в смысле броневой защиты жизненных частей". Сознавая тяжеловесность котлов Бельвиля, большинство членов МТК согласилось на замену их котлами Ярроу, Нормана или других систем. Лишь главный инспектор механической части генерал-лейтенант Н. Г. Нозиков возражал против предлагаемых проектантом котлов Нормана-Сигоди (легких и требовавших меньшего объема помещений), настаивая на применении котлов Бельвиля, пусть и более тяжелых,

---

[1] „Журнал" — форма протокола, решения рабочего заседания в административно-технических учреждениях царской России. В журналах МТК, оформлявшихся отдельно по кораблестроению, артиллерии, механической части и минному делу, фиксировались решения и предложения соответствующего отдела (или в зависимости от важности дела — соединенного заседания отделов) по всем поступавшим на рассмотрение вопросам. Так, по кораблестроению на рубеже XIX—XX вв. за год оформлялось до 150 журналов, охватывавших разнородные по значению вопросы — от оценки предложений по выбору типа и проектированию нового броненосца, до утверждения ведомости дефектации портовой баржи. Подписанный членами отдела и председателем МТК, журнал после его утверждения управляющим морским министерством (а иногда и генерал-адмиралом) приобретал значение директивы и рассылался к исполнению соответствующим учреждениям и лицам.

но несравненно более надежных. Лучше, считал он, иметь меньшую скорость, чем котлы, которые, „кроме как на приемных испытаниях, не дадут 23 уз скорости и постоянно будут вызывать нарекания за неисправное состояние".

Временно управляющий морским министерством вице-адмирал Ф. К. Авелан согласился с предложением фирмы, а затем разрешил ей удлинить корабль на 2 м, по сравнению с первоначальным проектом, благодаря чему фирма, применяя ординарные котлы Нормана, гарантировала легкое достижение контрактной 23-узловой скорости при давлении в котельных отделениях не более 2 дюймов водяного столба. В заключенном 5 августа 1898 г. контракте с фирмой „Вулкан" на постройку одного крейсера эта скорость гарантировалась при нормальной осадке 6,3 м. На замечания МТК об отсутствии гарантий приемлемой величины метацентрической высоты фирма обещала обеспечить ее в пределах 0,7—0,75 м при нормальной осадке (с 720-тонным запасом угля) и 0,65—0,7 м в перегруженном состоянии (без водяного балласта и с 1070-тонным полным запасом). Вторые из этих цифр МТК согласился принять в качестве „низших пределов, за которыми крейсер, безусловно, не принимается".

Ввиду, по-видимому, уже состоявшегося решения об избрании проекта „Вулкана" для постройки по нему серии кораблей на отечественных верфях, технический проект фирмы, представленный 22 сентября 1898 г., рассматривался в МТК особенно тщательно. На предварительном обсуждении в кораблестроительном отделе представителям фирмы было указано на несоблюдение принятых в русском флоте норм прочности, отчего в расчете продольной прочности напряжения в связях корпуса вместо 10,0 достигали 14,36 кгс/мм^2. Для усиления связей было рекомендовано воспользоваться экономией веса от замены тяжелых боевых мачт, какие были на крейсерах типа „Диана" и на „Варяге", легкими — без марсов — и упразднения кормовой боевой рубки. Утолщением верхних связей корпуса удалось понизить напряжения в них до принятой МТК величины 10,16 кгс/мм^2.

Принята была и рекомендованная МТК конструкция броневой палубы (от которой Ч. Крамп на „Варяге" сумел при составлении проекта уклониться) в виде толстых броневых плит, уложенных на водонепроницаемый настил из судостроительной стали и закрепленных болтами.

Свод замечаний по всем разделам проекта по журналу заседания МТК составил более 100 пунктов, а сам журнал — случай беспрецедентный! — был отпечатан типографски.

По корпусу требовалось прежде всего оптимизировать размеры его связей с увеличением их толщин в средней части корабля. Так, листы палубного стрингера в этом районе следовало увеличить с 12 мм, принятых по всей длине корабля, до 14 мм, а толщину листов ширстрека — с 24 до 26 мм. Высоту шпангоутов вне двойного дна и в оконечностях следовало, наоборот, уменьшить с 225 до 175 мм, а для стоек переборок между полубаком и мостиком ограничиться угольником меньшего профиля 65X65X8 мм. Для усиления конструкции тарана носовую оконечность следовало укрепить более мощными шпангоутами и брештуками.

Высоту скуловых килей предложено было довести до 760 мм.

Для автоматического предупреждения крена в случае пробоин противоположные бортовые отделения двойного дна на протяжении котельных и машинных отделений следовало соединить трубами возможно большего диаметра, снабдив их клапанами. Усовершенствовались и средства обеспечения непотопляемости, для чего вместо общей осушительной трубы, идущей непрерывно по всей длине корабля, требовалось установить в каждом котельном и машинном отделении небольшие поршневые насосы со шлангами для осушения. Исключалась и непрерывная осушительная труба для отделений над броневой палубой. Вместо них предусматривались сточные клапаны в трюм. Уплотнения по контуру крышек горловин двойного дна, всех водонепроницаемых дверей, люков, иллюминаторов, орудийных и минных портов требовалось выполнить из лучшей вулканизированной резины.

Автономный принцип следовало распространить и на систему вентиляции; трубами ее запрещалось прорезать не только главные водонепроницаемые, но по возможности и вспомогательные переборки. Вместо этого разрешалась установка в отсеках отдельных вентиляторов или проводка труб через палубы. В связи с этим требовалось изменить всю систему вентиляции. К ней предъявлялось требование обеспечивать полный обмен воздуха в помещениях в течение 10—12 мин., а в отделениях динамомашин и других сильно нагревающихся помещениях — за 3—4 мин.

Время затопления артиллерийских и минных погребов не должно было превышать 15 мин. для каждой группы погребов, ограниченных водонепроницаемыми переборками и горизонтальными платформами; это требовало соответствующего увеличения диаметров труб затопления.

Боеспособность корабля и безопасность экипажа обеспечивались такими дополнительными мерами, как выведение на жилую палубу всех приводов управления трюмными дверями и клапанами, устройство защитных „водяных душей" в шахтах машинного и котельного отделений, установка труб для отвода газов из угольных ям (кроме труб замера в них температуры) и система тушения пожара паром. Высота выходящих на верхнюю палубу приемников воздуха для вентиляции внутренних помещений должна была исключать засасывание пороховых газов.

Машинные люки вместо предусмотренных проектов броневых решеток следовало забронировать сплошными боевыми крышками; решетки для выхода пара оставались лишь в узкой полосе вдоль люка.

Помещение для раненых и боевой перевязочный пункт в соответствии с решением, принятым МТК по инициативе главного медицинского инспектора флота почетного лейб-хирурга В. С. Кудрина, требовалось расположить непременно под броневой палубой.

Для устранения помех обстрелу из башенных орудий и воздействия дульных газов на окружающие конструкции и механизмы следовало уменьшить высоту носового шпиля, передвинуть кормовой

шпиль, передвинуть и понизить тамбур схода в каюту командира, обнести „гласисами"[1] светлые люки в зоне действия газов, снабдить их металлическими крышками, принять бортовые иллюминаторы по образцу применяемых на кораблях русского флота и т. д.

Для повышения метацентрической высоты при полном запасе угля (1070 т без водяного балласта) сверх уже гарантированной фирмой величины 0,7 м разрешалось междупалубное пространство жилой палубы уменьшить на 5 дюймов (с 2,11 до 1,98 м); соответственно ниже располагались верхняя палуба, полубак и полуют с расположенной на них артиллерией, а следовательно, понижался и центр тяжести корабля.

Боевую рубку предлагалось выполнить эллиптической в плане формы с внутренними размерами 3,58 м поперек корабля и 3,2 – вдоль. Принял завод и требование об устройстве под боевой рубкой, ниже броневой палубы, центрального поста – дублирующего командного пункта.

Уточнялось и качество броневой защиты. Стены и траверз боевой рубки, трубу из нее в центральный пост и стены башен (120 и 90 мм), подачные трубы к ним и лицевую броню казематов 152-мм орудий (85 мм) следовало выполнить из закаленной цементированной крупповской брони; крыши и полы башен (25 мм), броню элеваторов (60 мм) и свесы крыши боевой рубки – из никелевой экстрамягкой брони по типу броневой палубы.

Броней, хотя бы уменьшенной до 40 мм толщины, следовало также защитить все элеваторы выше броневой палубы, а не только расположенные в казематах, как обещалось в спецификации фирмы. Бортовые и внутренние стены казематов толщиной 40 мм можно было выполнять двухслойными из судостроительной стали, а оговоренную спецификацией судостроительную сталь пола боевой рубки и горизонтальную часть ее крыши предлагалось для обеспечения нормальной работы компасов заменить немагнитным материалом.

На фирму предлагалось возложить прокладку сети и установку приборов управления артиллерийским огнем, поставляемых морским министерством. По вооружению замечания относились, в основном, к расположению и оборудованию погребов, установке прожекторов, динамомашин, а также к вспомогательным помещениям (арсенал, малая крюйт-камера, кранцы первых выстрелов и т. д.). Совершеннее должна была стать и система подачи боеприпасов к орудиям.

Главным требованием было повышение скорострельности, чтобы каждое 152-мм орудие могло делать за минуту не менее 6 выстрелов, 75-мм – не менее 12, а 47-мм – не менее 20. Число элеваторов 152-мм боеприпасов следовало увеличить с 8 до требуемых „Программой" 12.

Носовой и кормовой надводные торпедные аппараты требовалось понизить до высоты 2,1–2,4 м над грузовой ватерлинией, а помещение

---

[1] Род невысоких замкнутых вертикальных ограждений из броневых плит.

подводных торпедных аппаратов, куда они не помещались, перенести в другое место. Сетевое противоторпедное заграждение предлагалось выполнить по образцу разработанного для крейсеров типа ,,Диана''.

Тщательно были разобраны недостатки в расположении приборов управления кораблей и компасов, недостаточно защищенных от влияния масс железа.

Замечания по механизмам предусматривали вместо окраски — облицовку концевых гребных валов резиновым составом Вилениуса; изготовление трубных досок поверхностных холодильников из катаной латуни, а не из мюнц-металла; увеличение суточной производительности испарителя питательной воды с 72 до 136 т. ,,Для замаскирования крутых переходов от дейдвудной трубы к валу и от вала к кронштейну'' следовало снабдить их ,,коническими покрышками'' — обтекателями. В междудонном пространстве требовалось устроить хранилище для 195 т питательной воды; в машинных и котельных отделениях — предусмотреть, кроме электрического, аварийное масляное освещение. Отсутствовавшую в проекте механическую мастерскую предлагалось выполнить по образцу имевшейся на броненосце ,,Севастополь''.

§ 7. ПОСТРОЙКА КРЕЙСЕРА „БОГАТЫРЬ"

В течение почти всего 1889 г. доработка проекта по этим замечаниям выполнялась фирмой уже одновременно с начавшейся постройкой корабля. Таков был стиль судостроения того времени, в особенности на частных заводах, которых постоянно подгонял контрактный срок сдачи



Крейсер „Богатырь" на ходу. Фото 1910 г.

корабля. Приходилось спешить, чтобы избежать штрафа за опоздание. Обычными были ситуации, когда заводы, не ожидая решения даже самых серьезных вопросов, ,,гнали'' вперед сборочные работы и ставили заказчика перед свершившимся фактом.

Характерна почти паническая жалоба МТК в ГУКиС от 1 декабря 1898 г. на то, что корпус крейсера водоизмещением 6300 т из-за увеличенного отношения длины к ширине (7,88) требует значительного усиления продольных связей, а между тем на крейсере водоизмещением 5900 т (будущий ,,Аскольд''), где это отношение еще больше, строящий его завод (,,Германия'', Киль), не ожидая утверждения чертежей, спешит с установкой набора на стапеле.

МТК и раньше, как это было при постройке за границей ,,Адмирала Корнилова'' и ,,Светланы'', оказывался перед фактом запоздалости своих решений. А теперь, с развертыванием невиданной по размаху программы судостроения, комитет начал буквально захлебываться в потоке обрушившихся на него оперативных вопросов. В разных стадиях проектирования и постройки на верфях нескольких стран находилось одновременно 75 боевых кораблей. Одновременно заказывалось значительное количество портовых плавсредств и вспомогательных судов. И по каждому заказу все сколько-нибудь принципиальные вопросы должен был решать сам МТК силами своих немногочисленных ведущих специалистов.

Достаточно напомнить, что в одном лишь 1899 г. и только из числа крупных боевых кораблей постоянно требовали принятия различных неотложных решений проектировавшиеся и строившиеся броненосец ,,Цесаревич'' и броненосный крейсер ,,Баян'' – во Франции, броненосец ,,Ретвизан'' и крейсер ,,Варяг'' – в США, крейсера ,,Аскольд'', ,,Богатырь'' и ,,Новик'' – в Германии, крейсер ,,Боярин'' – в Дании.

Нередко решение серьезных проблем одного корабля задерживало ответы на самые неотложные вопросы по другим. И каждая задержка приводила не только к излишней затрате средств, но и к ухудшению характеристик кораблей; все фирмы сразу после заключения контракта утрачивали свою широко разрекламированную готовность идти навстречу пожеланиям заказчика в изменениях условий контракта и дополнениях спецификаций новыми требованиями.

Первым из крейсеров это испытал ,,Варяг'': Ч. Крамп начал энергично отметать все изменения, которые МТК пытался добавить в приложенную к подписанному контракту предварительную спецификацию, или требовать за них дополнительную плату, продление срока сдачи, а чаще и то и другое одновременно. И здесь мало помогала специальная ,,типовая'' статья 7 контракта об обязанности фирмы беспрекословно выполнять за свой счет, ,,как если бы все это было специально оговорено'', все дополнительные работы и поставки, которые могут оказаться ,,необходимыми для усовершенствования, законченности или большей действительности чего бы то ни было из перечисленного в спецификациях''.

В итоге, опоздания с формулировкой требований МТК или несогласованность их с ГУКиС на момент заключения контракта в дальнейшем оборачивались для казны круглой суммой сверхконтрактных платежей. То же было на ,,Аскольде''; не составил исключения и ,,Богатырь''. Так,

по указанию управляющего морским министерством в октябре 1899 г. пришлось отказаться от требования МТК забронировать, хотя бы и уменьшенной до 40 мм броней, все элеваторные шахты. Фирма объявила, что это будет стоить лишних 40 300 марок, вызовет перегрузку на 10,5 т и уменьшит метацентрическую высоту на 4,5 мм.

Технические решения по проекту „Богатыря" особенно осложнялись значительным расширением круга вопросов, требующих еще и взаимного согласования. В отличие от „Варяга" и „Аскольда", для „Богатыря" требовалось обеспечить увязку проектирования и заказа брони для двух обширных казематов и башен 152-мм орудий, впервые разрабатывавшихся для крейсеров. Большие сложности вызвало и решение МТК о замене первоначально предусмотренной трехслойной броневой палубы на однослойную. 9 марта 1900 г. был дан наряд ГУКиС на эту замену, и броня была заказана фирмой на Южно-Вифлиемском заводе в США, изготавливавшем такую же экстрамягкую[1] никелевую броню для крейсера „Варяг". За изменение конструкции броневой палубы и улучшение материала пришлось доплатить около 240 тыс. марок. Еще 9650 марок потребовалось доплатить за замену материала крыши и пола боевой рубки, 2400 марок – за такую же замену в башнях и 53 550 марок – за замену броневого прикрытия четырех элеваторов 152-мм орудий (вместо полагавшейся по правилам германского флота обычной симменс-мартеновской стали ставилась нецементированная броня Круппа).

Заказ на броню едва не попал под действие царского указа от 17 июня 1900 г. о сокращении расходов всех ведомств за границей. Только благодаря тому, что контракт был уже заключен, замена брони состоялась. Зато пришлось ограничить число корабельных телефонов (35), так как за дополнительные 14 штук, на чем настаивал наблюдающий, фирма требовала 21 000 марок. Стоимость сверхконтрактных поставок уже в 1901 г. составила свыше 300 тыс. марок.

Последняя партия новой палубной брони поступила на завод вместо июня – только 20 декабря. Из-за этого, по объяснению фирмы, задержалась установка набора выше броневой палубы и последующие операции, что сорвало срок спуска корабля на воду, сроки погрузки на него машин и котлов и т. д. и т. п.

Больше года ушло только на взаимное согласование МТК и фирмой „Вулкан" неоднократно изменявшихся чертежей казематов 152-мм орудий. С учетом задержек с утверждением спецификации (ее в МТК „мариновали" год и четыре месяца) и чертежей контрактный 24-месячный срок постройки крейсера удлинили и перенесли его сдачу на 5/17 марта 1901 г.

Мешала работе и присущая казенному судостроению прямая подчиненность наблюдающих корабельных инженеров командирам строившихся за границей кораблей. Действуя с чисто военной прямолинейностью командиры пытались низвести корабельных инженеров до уровня указа-

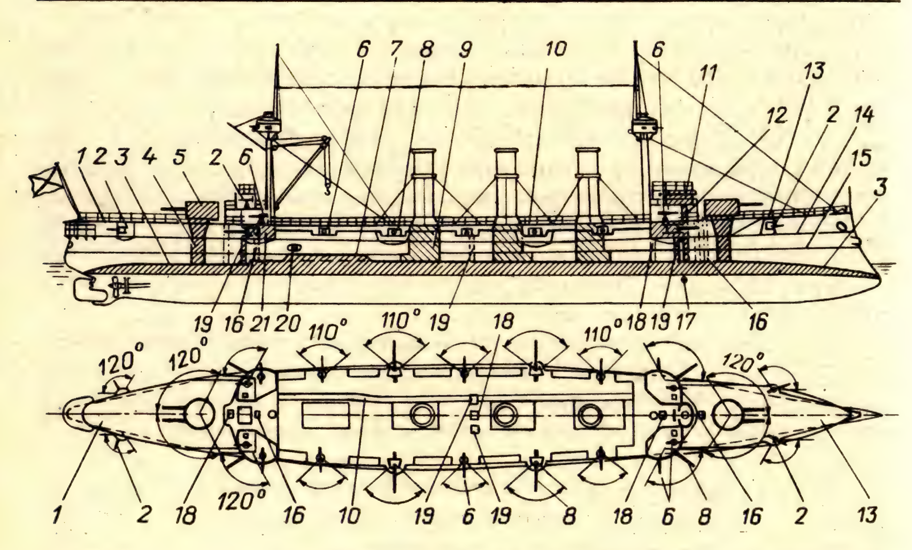
---

[1] Эта броня отличалась особой пластичностью, заставлявшей рикошетировать снаряды, попадавшие в палубу под небольшим углом.

телей, отвечающих только „за тщательность клепки и чеканки". В таких именно выражениях об условиях своей работы на постройке во Франции „Цесаревича" и „Баяна" писал главному инспектору кораблестроения наблюдающий инженер К. П. Боклевский – в дальнейшем один из ведущих специалистов отечественного судостроения.

В результате командиры кораблей посылали чертежи в Петербург без рассмотрения их наблюдающим инженером; снятые с места шаблоны броневых плит отправлялись помимо инженера – без проверки их по чертежам, а сам наблюдающий инженер лишался права обращаться непосредственно в МТК.

В таком же положении оказался и наблюдающий за постройкой „Богатыря" корабельный инженер Э. Р. де-Грофе, бывший до этого строителем крейсера „Аврора" в Петербурге. В специальном постановлении МТК обращал внимание управляющего морским министерством на ненормальность такого положения, при котором наблюдающие инженеры не несут ответственности за технические решения. Предлагалось восстановить их права согласно ст. 369 „Свода морских постановлений", напомнить о предусмотренном „Морским уставом" (ст. 245–247) разделении функ-



Крейсер „Богатырь". Боковой вид (мачты и дымовые трубы – по первоначальному проекту) со схемой бронирования и план.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ КОРАБЛЯ

Главные размерения: Длина по КВЛ – 132,4 м; ширина – 16,6м; осадка – 6,3 м. Проектное водоизмещение – около 6410 т; увеличение водоизм. на 1 см осадки – 14,6 т. Метацентр. высота: 0,77м при водоизм. 6650 т; 0,48м при водоизм. 7770 т.

Весовая нагрузка по спецификации (т): корпус и башни – 2556; механизмы и котлы – 1200; бронирование – 765; вооружение и боеприпасы – 570; нормальный запас угля – 720; устройства, снабжение – 281; провизия и пресная вода – 90; команда с багажом; – 87; запасы котельной воды – 20; запас водоизмещения – 20.

ций командира корабля и его строителя, и для устранения волокиты предоставить наблюдающим корабельным инженерам, как находящимся „в техническом отношении" в подчинении МТК, права непосредственной с ним переписки.

На такую вольность управляющий морским министерством вице-адмирал П. П. Тыртов, подтверждая резолюцией от 17 марта 1899 г. ответственность инженеров, согласиться не решился. Пришлось самому МТК „воспитывать" и ГУКиС, и бравого командира „Богатыря" Стеммана, который еще год спустя после тыртовской резолюции пытался игнорировать права наблюдающего инженера. Был даже случай, когда МТК вернул без всякого рассмотрения „единолично одобренные" Стемманом чертежи, настаивая на согласовании их с де-Грофе.

И все же самой главной причиной срыва сроков готовности „Богатыря" явилось опоздание поставки его башенных установок.

Отсутствие проекта этих башен заставило МТК в журнале от 29 января 1899 г. „оставить вопрос о них открытым". Фирма считала себя обязанной поставить только самые башни с центральными трубами и „купо-

---

Вооружение: 12 152-мм орудий с длиной ствола 45 калибров (2160 раздельных патронов); 12 75-мм 50-калиберных орудий (3600 унитарных патронов); 8 47-мм (из них 2 шлюпочных); 2 37-мм шлюпочных; 2 64-мм десантных; 2 пулемета; 2 подводных и 2 надводных торпедных аппарата.

Бронирование: Внутренняя броневая палуба из 3 слоев суммарной толщиной в горизонт. части — 35 мм, на скосах — 70 мм. Боковые стенки (гласисы), прикрывающие приподнятую часть палубы над машинным отделением — 85 мм; котельные кожухи (дымоходы) — 30 мм. Боевая рубка — 140 мм, кормовой траверз, защищающий вход в рубку — 100 мм; труба защиты кабелей и приводов из рубки в центр. пост — 70 мм. Башни — 125 и 90 мм; их подачные трубы — 73 и 51 мм. Элеваторы подачи боеприпасов — 35 мм. Броневые щиты бортовых орудий — 25 мм.

Механизмы: Две вертикальные 4-цилиндровые паровые машины мощностью по 9750 л. с. с диаметрами цилиндров: высокого давления (6,7 атм) — 1030 мм, среднего (2,9 атм) — 1530 мм и двух низкого (1.23 атм) — 1780 мм. Ход поршня — 900 мм, число оборотов вала в минуту — до 151.

16 водотрубных котлов Нормана (с давлением пара 18 атм) имели суммарную нагревательную поверхность 4600 м^2 и работали при искусственной тяге давлением 51 мм вод. ст.

Емкость угольных ям 1220 т; цистерн котельной воды 280 т.

Дальность плавания 10 узл. скоростью — 4900 миль.

На 12-часовом испытании при мощности 20 370 л. с. скорость составила 23,55 уз. Диаметр циркуляции (12 уз.) — 700 м.

Экипаж: 30 офицеров и 550 матросов.

На схеме обозначены: *1* — палуба полуюта; *2* — 47-мм орудие; *3* — броневая палуба, спускающаяся в оконечностях; *4* — неподвижная броня подачной трубы башни; *5* — вращающаяся броневая башня 152-мм орудий; *6* — 75-мм орудие; *7* — возвышенная часть (гласис) над цилиндрами главных машин; *8* — 152-мм орудие; *9* — вертикальный броневой кожух защиты дымоходов; *10* — продольный мостик; *11* — боевая рубка; *12* — броневая труба защиты кабелей и приводов из боевой рубки под броневую палубу; *13* — палуба полубака; *14* — верхняя палуба; *15* — жилая палуба; *16* — шахта элеватора 47-мм патронов; *17* — подводный торпедный аппарат; *18* — шахта элеваторов 75-мм патронов; *19* — шахта элеваторов 152-мм патронов; *20* — надводный торпедный аппарат; *21* — броневой каземат 152-мм орудий.

лообразными" крышами, а поворотные столы, механизмы подачи и заряжания и т. п. относила к области поставок заказчика. Считая, что фирма, будучи инициатором применения башен на корабле, сама же и предусмотрит для них соответствующую нагрузку в проекте, а распределение заказа согласует с ГУКиС, Морской технический комитет, по объяснению главного инспектора артиллерии генерал-майора А. С. Кроткова, не вдавался в детали и был крайне удивлен сообщением, что фирма предполагает применять башни системы Круппа. Эти башни по размерам соответствовали башням 152-мм орудий на наших броненосцах типа „Полтава" и обладали несравненно большим весом, чем отводился для них в проекте „Богатыря".

В результате только в мае 1899 г., когда выяснилось, что башни будут изготовляться в России, МТК, сопоставляя конкурсные предложения отечественных заводов на их поставку, установил, что перегрузка на крейсере из-за неучтенной своевременно массы башен составит около 80 т. Сверх того 25 т перегрузки появились из-за невнимания фирмы к изложенным в контракте требованиям к оборудованию погребов и т. д. Общая по крейсеру перегрузка к 21 апреля 1900 г. дошла до 121 т, что приводило к увеличению осадки на 76 мм и уменьшению метацентрической высоты с 0,750 до 0,705 м. Пришлось для компенсации перегрузки согласиться с предложением фирмы уменьшить толщину „верхнего бронирования" передних и задних стен казематов 152-мм орудий соответственно с 85 до 80 и с 40 до 35 мм, передних и задних стен боевой рубки — со 150 до 140 и со 100 до 90 мм, брони трубы под боевой рубкой — с 75 до 70 мм; для повышения остойчивости корабля пришлось опустить верхнюю палубу на 100 мм.

Еще 3 т „экономии" было получено за счет ликвидации рубашки под крышами башен. Предназначавшаяся для задержания осколков, эта рубашка оказывалась излишней при новом материале крыши, не дающем осколков.

В ходе рабочего проектирования значительным изменениям подверглись и сами башни, и мало им соответствовавшие смежные конструкции корпуса. Завод „Вулкан" явно не спешил с согласованием проекта башен, который Металлический завод в Петербурге, руководствуясь чертежами корпуса крейсера, представил уже в июле 1899 г. В Штеттине проект изучали 10 недель. А когда Металлический завод, получив замечания фирмы, за три недели откорректировал проект, понадобилось еще пять недель, чтобы дождаться согласующего ответа фирмы.

Из-за промедлений с утверждением проекта башни могли быть готовы только 3 июля 1901 г. (вместо декабря 1900 г.). Еще четыре — шесть месяцев требовалось на перевозку их из России и сборку на крейсере, что задерживало его готовность до ноября 1901 — января 1902 г. Иначе говоря, даже с учетом разрешенной очередной 8-месячной отсрочки башни сильно запаздывали.

Только к 1 сентября 1901 г. обе башни, наконец, были отправлены из Петербурга в Германию, да и то станки (откатные части) орудий еще задерживались для испытаний стрельбой на морской батарее Охтенского поля.

17 января 1901 г. „Богатырь" был благополучно спущен на воду. В мае, закончив установку машин, крейсер прошел испытания на швартовах, а в ноябре 1901 г. впервые вышел в море и на „частном заводском испытании" развил скорость 24,33 уз. Но и новой отсрочки, полученной в сентябре до 15/28 марта 1902 г., не хватило. Лишь в мае, после завершения всех предварительных испытаний, монтажа башен и отделочных работ крейсер был предъявлен к сдаче.

При пробегах на мерной линии в Данцигской бухте 7 июня крейсер с перегрузкой 46 т (средняя осадка 6,31 м) показал среднюю скорость 23,45 уз; 9 и 10 июня в течение двух 6-часовых испытаний при средней мощности 20 368 л. с. на первом пробеге корабль развил скорость 23,9 уз, а средняя скорость обоих пробегов составила 23,55 уз. Успешно прошли и проведенные в Померанском заливе на 13-узловой скорости испытания башенных установок стрельбой. После сделанных 40 выстрелов (наибольший угол возвышения 19,5°), включая и залповые, ни в подкреплениях корпуса, ни в самом жестком цилиндро-коническом барабане никаких повреждений обнаружено не было.

Наиболее крупным дефектом, выявившимся на стрельбах, было „подпрыгивание" со своим баллером шпиля при залпе носовой башни с нулевым углом возвышения. В остальном перечень повреждений (сорванный кронштейн электрической лампы в каюте командира, сломанные леерные стойки, разорванные парусиновые обвесы и т. д.) оказался значительно меньше, чем на „Аскольде", где для всех орудий пришлось ограничивать углы обстрела, по сравнению с проектными.

Успешно действовали и сами башенные установки, система подачи нориями, подъемные и накатные механизмы орудий Обуховского завода. Исправными, не дававшими осечек и заеданий, оказались патроны Ижорского завода. Замечания вызвала лишь недостаточная набивка сальников у компрессоров орудийных станков. Уже в России, перед уходом крейсера в плавание, они были заменены снятыми с броненосца „Бородино". Дополнительное испытание их стрельбой 24 октября также не обнаружило никаких недостатков.

Оправдав все труды и заботы МТК, крейсер „Богатырь" оказался отличным приобретением для русского флота.

§ 8. ХОД РАБОЧЕГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ КРЕЙСЕРОВ СЕРИИ „ОЛЕГ" – „ОЧАКОВ"

Узнав о планах постройки в России крейсеров по образцу „Богатыря", Балтийский завод выступил с инициативой и предложил собственный проект,[1] разработанный в течение лета 1899 г.

---

[1] Утвержденный в 1895 г. проект башенного крейсера водоизмещением 15 000 т не был осуществлен из-за решения Николая II продолжать постройку крейсеров с палубными установками типа „Россия" (ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 8, д.58, л.190).

Корабль по этому новаторскому проекту существенно отличался от своего прототипа – проекта завода „Вулкан" – тем, что не 4, а все 12 152-мм орудий размещались в башнях. Впервые в русском флоте предлагался проект многобашенного крейсера, в котором, очевидно, с наибольшей полнотой учитывались требования эскадренного боя.[1] Такое решение позволяло резко повысить живучесть главной артиллерии и увеличить эффективность ее использования благодаря надежной защите прислуги, увеличению секторов обстрела и улучшению условий подачи снарядов из погребов, предусмотренных в средней части корабля для каждой пары бортовых башен. Конструкция и бронирование башен соответствовали проекту Металлического завода, разработанному для броненосцев типа „Бородино"; таким образом предложение Балтийского завода обладало очень важным преимуществом – позволяло организовать серийную поставку столь важных и сложных изделий, как башни. Не вызывала сомнений и надежность переработанных по проекту завода паровых машин, которые на всех кораблях его последней постройки обеспечивали превышение мощности и контрактной скорости. Наконец, неоценимым достоинством проекта было бы и значительное сокращение времени постройки за счет исключения потерь на неизбежные согласования предлагаемых иностранцами решений с отечественной практикой и организацию контрагентских поставок.

Не доверяя тонкотрубным, крайне облегченным котлам Нормана, Балтийский завод предложил установить на крейсере принятые для „Варяга" котлы Никлосса, что вместе с броней дополнительных четырех башен увеличивало нагрузку на 300 т. Это привело к увеличению водоизмещения до 6600 т, осуществленному за счет увеличения осадки на 0,305 м (до 6,4 м) и ширины, для сохранения остойчивости, на 0,267 м (до 16,76 м).

В сентябре 1899 г. вице-адмирал П. П. Тыртов поручил МТК рассмотреть возможность использования предложения Балтийского завода при разработке проекта новых черноморских крейсеров. Однако и без того сверх меры перегруженный МТК, по-видимому, вообще счел излишним разработку для Черного моря нового специального проекта.

Возражения вызвали и котлы Никлосса, применение которых МТК решительно отвергал и которые на „Варяге" были приняты только по личному указанию генерал-адмирала. Смущала, вероятно, и большая дополнительная стоимость, а главное – возможность своевременного изготовления башен 152-мм орудий, которых и без того на пять строившихся броненосцев типа „Бородино" требовалось 30 штук! Ущерб постройке новых броненосцев могло нанести и отвлечение немногочисленных конструкторских кадров завода на разработку крейсера. Ведь заводу после спуска „Победы" предстояло немедленно начать постройку восьмого балтийского броненосца (будущий „Император Александр III"), а в перспективе построить еще два таких же корабля; начиналась постройка посыльного судна (будущий „Алмаз") и планировалась закладка двух минных заградителей типа „Амур".

---

[1] Крейсер подобного типа, но только с четырьмя башнями, был построен в Швеции в 1905 г. под названием „Фильгия".

Непонятным остается вопрос: почему разработка, безусловно, более совершенного многобашенного крейсера, лучше подходившего к условиям черноморского театра, не была поручена черноморским же корабельным инженерам? Все решило, по-видимому, гипнотическое влияние того, что уже есть полностью готовый заграничный проект.

Так или иначе, но новые крейсера для Черного моря, впрочем, как и крейсер для Балтики, было решено строить по проекту „Богатыря". Правда, в контракте с фирмой „Вулкан" оказалась статья, оговаривавшая, что морское министерство обязуется, получив комплект рабочих чертежей „Богатыря", пользоваться ими „лишь для собственных справок и ни под каким предлогом не позволять передачу их в руки других заводчиков". Предстояло по этому поводу искать „особого соглашения" с фирмой и оно, очевидно, было найдено. Во всяком случае, в ответ на переданное через ГУКиС приказание управляющего морским министерством приступить к постройке крейсеров, председатель МТК вице-адмирал И. М. Диков 17 декабря 1899 г. доложил, что работы чертежами крейсера „Богатырь" обеспечены и что механизмы новых крейсеров также желательно изготовлять по чертежам фирмы „Вулкан".

МТК переслал командиру Петербургского военного порта для снятия копий все имевшиеся 40 чертежей крейсера „Богатырь". Это были теоретические чертежи и 8 чертежей общего расположения (сечения продольное и поперечные, планы палуб и мостиков, наружный вид), чертежи водоотливной системы, ахтерштевня и кронштейнов гребных валов, кривые элементов теоретического чертежа и расчет продольной прочности, переделанный в соответствии с требованиями МТК. Остальные 25 чертежей были корпусными (киль, стрингера, палубы, шпангоуты, флоры, переборки).

9 января 1900 г. ГУКиС извещало МТК о последовавшем приказании управляющего морским министерством дать наряд Петербургскому порту на постройку крейсера 6000 т водоизмешением в деревянном эллинге Галерного островка[1] и предложить главному командиру Черноморского флота и портов Черного моря распорядиться приступить к постройке двух таких же крейсеров.

Где строить эти два черноморских крейсера – было неясно.

С 1897 г. на заказы морского министерства настойчиво претендовал Николаевский судостроительный завод (полное название: „Общество судостроительных, механических и литейных заводов в Николаеве"). Построенный на средства бельгийских банкиров, оснащенный новейшим оборудованием для постройки кораблей всех классов и их механизмов завод создавал опасную конкуренцию казенному Николаевскому адмиралтейству, но никак не мог добиться серьезного кораблестроительного заказа (первым крупным заказом для него были главные машины для броненосца „Князь Потемкин-Таврический").

---

[1] Одновременно в числе других кораблей в Новом Адмиралтействе закладывались угольный транспорт водоизмещением 7200 т (будущая „Камчатка"), а на Балтийском заводе – посыльное судно для эскадры Тихого океана (водоизмещением 3000 т) – будущий крейсер „Алмаз".

Осматривавшие завод представители министерства неизменно отмечали высокий технический уровень оснащенности завода, но более сдержанно отзывались о его техническом персонале, который был „крайне разнообразен по национальности, образовательному цензу и вероисповеданию". Докладывавший об этом главному командиру Черноморского флота капитан над Николаевским портом контр-адмирал К. М. Тикоцкий особенно подчеркивал засилье иностранцев в судостроительном отделе завода: весь инженерно-технический персонал его, начиная с главного корабельного инженера и кончая последним мастером, составляли англичане. Упорство, с которым главный корабельный инженер завода „устраняет русских техников от участия в судостроении", не может, считал К. М. Тикоцкий, служить гарантией „благонадежности заводских построек вообще", а при политических осложнениях — в особенности. Отмечалось, что завод нарушал сроки исполнения мелких заказов министерства на котлы для ремонтировавшихся кораблей, шаланды и баржи для Владивостока и Порт-Артура.

Так или иначе, но неблагоприятный отзыв главного командира Черноморского флота С. П. Тыртова, датированный 26 ноября 1899 г., отнимал у Николаевского завода всякую надежду на получение заказа на новые крейсера.

Поскольку управляющий морским министерством вице-адмирал П. П. Тыртов предоставлял главному командиру свободу действий, дав совет, что „один можно бы начать постройкой в Севастополе, и другой в Николаеве, по спуске „Потемкина-Таврического", а то и оба в Севастополе, — что удобнее", постройка обоих крейсеров была поручена казенным адмиралтействам в Николаеве и Севастополе.

По представлению главного корабельного инженера Николаевского порта В. В. Максимова строителем крейсера в Лазаревском адмиралтействе[1] в Севастополе был назначен корабельный инженер в звании старшего помощника судостроителя (это соответствовало сухопутному званию капитана или флотскому — лейтенанта) Николай Иванович Янковский. Известность он получил как один из строителей броненосца „Полтава" в Новом Адмиралтействе в Петербурге. В данное время, будучи строителем эскадренного броненосца „Ростислав", он занимался достройкой его в Севастополе.

Строителем крейсера в Николаеве назначили корабельного инженера И. О. Гайдамовича.

---

[1] Лазаревское адмиралтейство — судостроительное и судоремонтное предприятие главной базы флота в Севастополе. Располагалось на мысе Лазарева („Лазарев мысок"), образованном Южной и Корабельной бухтами. В отличие от существовавшего с конца XVIII в. и строившего малые суда Старого адмиралтейства (впоследствии — Минное), находившегося на западном берегу Южной бухты, к югу от Графской пристани, адмиралтейство в Корабельной бухте называлось Новым, или Лазаревским.

Постройка „Очакова" и „Кагула" (эти названия[1] корабли получили 21 апреля 1901 г.) по проекту „Богатыря" представляла исключительно сложную задачу. Впервые крупные боевые корабли строились по проекту, разработанному за границей. Это означало, что обычные неурядицы, обусловленные отдаленностью от столицы, с которой приходилось согласовывать множество важных и совершенно не важных вопросов, многократно осложнялись привязкой к проекту, разрабатывавшемуся несколько лет назад немецкими инженерами.

В те времена строитель корабля выполнял одновременно и функции главного конструктора. Это обеспечивало ему доскональное знание строящегося корабля и обоснований всех проектно-конструкторских и технологических решений. Естественно, это упрощало оперативное решение вопросов, возникавших при воплощении проекта в металл. Многое в организации работ и контрагентских поставок при постройке корабля по собственному проекту можно было предусмотреть заранее; гораздо быстрее и проще, с большей обоснованностью сочетались требования проекта с возможностями верфи-строителя. В данном же случае Н. И. Янковский и И. О. Гайдамович были поставлены перед необходимостью „вживаться" в чужой проект, мотивы разработки которого были им совершенно неизвестны, а конструктивные особенности и технология постройки „Богатыря" далеко не соответствовали возможностям Севастопольского и Николаевского адмиралтейств.

Очень скоро выяснилось, что все преимущества постройки корабля по якобы отработанному заграничному проекту были лишь воображаемыми. Практически даже все корпусные чертежи пришлось перерабатывать заново. К этому решению, помимо неоднократных изменений чертежей „Богатыря", вынуждало и такое, казалось бы, мелкое обстоятельство, как необходимость однозначного перевода единиц принятой в Германии метрической системы в русские футы, фунты и т. д., а также несоответствие сортамента стали отечественных заводов применяемым в Германии. То и дело строитель сталкивался с просьбами металлургических заводов-поставщиков о замене того или иного профиля другим — или более легким, или более тяжелым; и в том, и в другом случае приходилось решать, не пойдет ли эта замена во вред прочности, не будет ли слишком весомой перегрузка, и т. д.

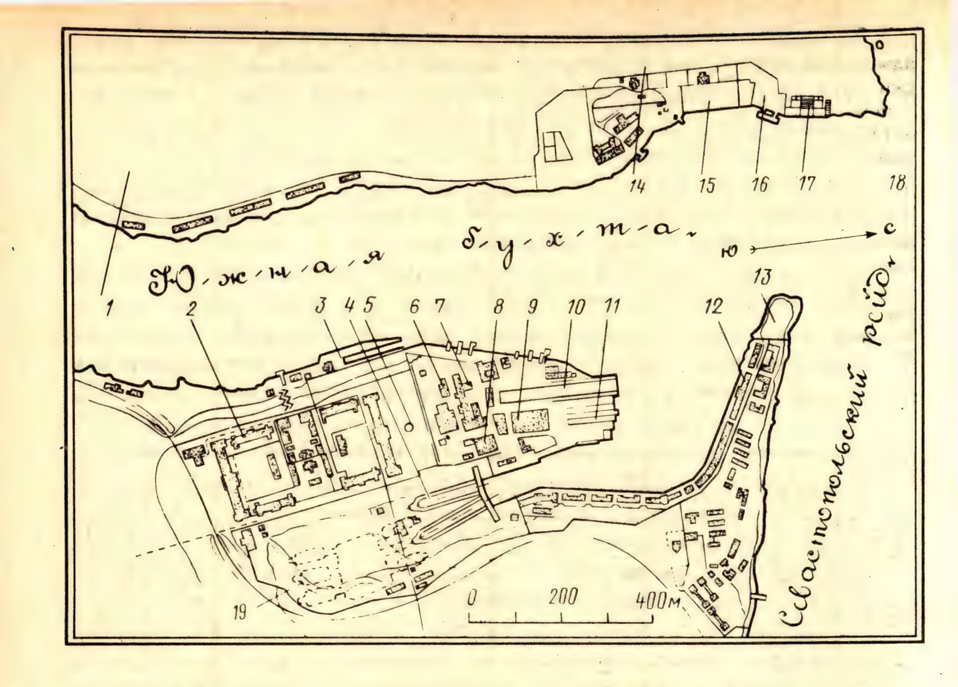
В конечном счете, ввиду отсутствия какой-либо централизации каждый из двух строителей разрабатывал свой собственный рабочий проект корабля, используя полученные из МТК чертежи лишь в качестве основы. В то же время, ввиду утверждения МТК чертежей „Богатыря", нельзя было и далеко отступать от прототипа. Такая жесткая привязка к прототипу держала строителей в постоянном напряжении из-за необходимости учета множества изменений, нарушавших и без того не особенно ритмичную работу.

---

[1] Названия, выбранные для черноморских крейсеров, должны были напоминать о славных победах русского оружия.

О ч а к о в — название турецкой крепости, в 1788 г. взятой армией Г. А. Потемкина.

К а г у л — река, на берегу которой армия П. А. Румянцева в 1770 г. разгромила главные силы турецкой армии.



Лазаревское (Новое) адмиралтейство в Севастополе.

Создано по инициативе и замыслам главного командира Черноморского флота адмирала М. П. Лазарева взамен Старого адмиралтейства, обветшавшего и не удовлетворявшего потребностей флота. На площадке, образовавшейся после срытия мыса между Южной и Корабельной бухтами, были построены капитальные набережные, мастерские, склады, мортонов эллинг. Одновременно создавался комплекс уникальных гидротехнических сооружений — наливных доков, законченных в 1849 г. По лестнице из трех шлюзов корабли из Корабельной бухты поднимались (опускались) в обширный бассейн, в который выходили ворота двух доков для фрегатов и трех — для линейных кораблей. Все эти сооружения были взорваны англичанами в 1856 г.

В 1870 г. в связи с ликвидацией Черн. флотилии и упразднением военного порта территория была передана РОПиТ, соорудившему на ней стапеля и мортонов эллинг — для подъема судов по наклонным рельсовым путям. С возобновлением броненосного судостроения в адмиралтействе РОПиТ в 1883 г. приступили к постройке первых мореходных броненосцев „Чесма" и „Синоп", а в 1889 г. — „Георгий Победоносец".

В глубине Корабельной бухты на месте шлюзового пути в 1882—1886 и 1893—1897 гг. построили Алексеевский (Западный) и Александровский (Восточный) доки с глубинами на пороге 8,2 и 9,1 м. Они образовали фактически самостоятельное Доковое адмиралтейство Севастопольского военного порта. Собственно адмиралтейство оставалось стесненным прежней территорией, ограниченной на мысе с юга казармами флотских экипажей. Из двух имевшихся открытых стапелей к началу XX в. один (деревянный) пришел в негодность; для постройки „Очакова" (а после него — „Иоанна Златоуста") использовали второй — каменный длиной 130 м (подводная часть — деревянная на сваях). Кранового оборудования стапеля не имели.

В условиях нормальной загрузки (один корабль на стапеле и другой в достройке) на заводе работало до 3000 чел., при усиленных работах — до 4000 чел. Как всякое старинное предприятие, лишенное всякой возможности расширения,

адмиралтейство страдало от тесноты и нерациональности планировки. Периодически появлявшиеся проекты полной перестройки адмиралтейства с сохранением в нем только судостроительной части или, наоборот, с превращением его исключительно в судоремонтное предприятие, оставались неосуществленными; адмиралтейство сохраняло свой прежний судостроительно-судоремонтный профиль.

1 — Исторический бульвар; *2* — казармы Черноморской флотской дивизии; *3* — малый мортонов эллинг; *4* — Западный и Восточный сухие доки; *5* — памятник адмиралу М. П. Лазареву; *6* — кузница адмиралтейства; *7* — механическая мастерская; *8* — котельная; *9* — судостроительная мастерская; *10* — большой мортонов эллинг (длина 254 м, ширина двух путей 37 м, грузоподъемность 3000 т); *11* — первый и второй стапеля; *12* — казармы; *13* — Павловский мыс; *14* — Екатерининская улица; *15* — стапеля для миноносцев на месте старого адмиралтейства; *16* — пристань РОПиТ; *17* — Графская пристань; *18* — Памятник затопленным кораблям; *19* — положение старых наливных доков.

Вовсе не озабоченная всеми этими осложнениями фирма ,,Вулкан" выдавала документацию вразнобой. Чертежи требующихся на завершающей стадии постройки деталей оборудования и устройств приходили раньше, чем чертежи деталей и узлов корпуса, необходимые для его сборки.[1]

Рутинный порядок, сковывавший отечественное судостроение, проявлялся и в полном отсутствии стремления у кого бы то ни было упорядочить дело — попытаться, например, создать некое подобие единого конструкторского бюро, которое пропускало бы через себя все заграничные чертежи, устанавливало очередность их разработки, выполняло всю необходимую корректировку и выдавало бы строителям отработанную, единую для всех строившихся в Петербурге и на юге однотипных кораблей документацию. Ничего этого не было и в помине. Строители кораблей были, по существу, предоставлены сами себе и выходили из положения каждый по-своему, на свой страх и риск.

На долгие три года, пока не была закончена сдача крейсера „Богатырь" в Германии, установился следующий многоступенчатый, действовавший со сбоями, путаницей и остановками порядок передачи чертежей. В Штеттине Э. Р. де-Грофе комплектовал получаемые от фирмы разнокалиберные партии чертежей и через командира „Богатыря" капитана I ранга А. Ф. Стеммана (только так — и не иначе!) пересылал их в Петербург в МТК. Затем чертежи шли в ГУКиС, которое их пересылало командиру Петербургского военного порта. Главный корабельный инженер порта отдавал распоряжение о копировании чертежей сначала в трех, а потом в двух экземплярах (для балтийского и черноморских крейсеров) в чертежной Нового Адмиралтейства. Выполненные копии попадали или в МТК, или в ГУКИС и высылались в Севастополь главному командиру Черноморского флота. Здесь они

---

[1] Нельзя забывать, что выдача документации по ,,Богатырю" не составляла единственной заботы фирмы ,,Вулкан", спешно достраивавшей в тот момент японский броненосный крейсер ,,Якумо" (срок сдачи 1900 г.), готовившей к спуску германский броненосец ,,Виттельсбах" и имевшей другие заказы.

таким же неукоснительным порядком поступали в Севастопольскую портовую контору, оттуда — главному корабельному инженеру порта, а уже от него — „спускались" Н. И. Янковскому.

Если чертежи приходили на юг в одном экземпляре, их направляли в общую чертежную Севастопольского порта для снятия копии, и экземпляр для Николаева продолжал путешествие: через севастопольскую портовую контору его адресовали в Николаевскую портовую контору, а оттуда по следующей иерархической ступени — через портового корабельного инженера направляли строителю „Кагула".

Как ни странно, но бывали случаи, что чертеж, прибывший описанным путем в Николаев или Севастополь, приходилось с соблюдением той же процедуры отправлять обратно ввиду „невозможности уяснить" надписи на немецком языке — труднопереводимые или искаженные при копировке. Чертеж путешествовал в Штеттин к Э. Р. де-Грофе для перевода и снова тем же путем возвращался.

Понятно, что чертежные не справлялись с обилием свалившейся на них работы, и МТК неоднократно торопил командира Петербургского порта с копированием чертежей „ввиду необходимости их немедленной отсылки в Черное море".

Не успевали выполнить копии, как уже требовалось вносить в чертежи первые изменения.

Вот только один пример. 19 января 1900 г. главный инспектор морской артиллерии, узнав, что имеется в виду постройка судов в России по чертежам строящегося фирмой „Вулкан" крейсера „Богатырь" и что уже начато копирование этих чертежей, „во избежание недоразумений" предупреждал главного инспектора кораблестроения о том, что расположение переборок в патронных погребах должно быть изменено. В связи с этим через восемь дней МТК предложил командиру Петербургского порта учесть, что в посланных ему месяцем раньше для копирования чертежах „все, касающееся устройства патронных погребов и связанных с ним переборок, нельзя принимать как неизменное". Предлагалось согласовать чертежи с новыми требованиями, которые еще только будут сформулированы . . .

Очень серьезные изменения постигли проект во исполнение требований МТК по журналу от 29 марта 1899 г. Председатель МТК вице-адмирал И. М. Диков напомнил ГУКиС, что „для лучшего помещения минных аппаратов" минный отдел заставил фирму удлинить крейсер на 1 м, но измененных чертежей у нас нет и необходимо затребовать их от фирмы „как для сообщения их Санкт-Петербургскому порту и в Черное море, где будут строиться два таких же крейсера, для снятия копий, так и для решения комитетом возникших вопросов".

Все слабее становились иллюзии о выгоде постройки корабля „по готовому иностранному проекту". Пересылая 17 февраля 1900 г. командиру Петербургского порта полученные из Штеттина очередные 16 чертежей „различных деталей", МТК сопроводил их следующим разъяснением: „Чертежи эти могут служить для руководства при предположенной постройке, причем строителю совместно с главным корабельным инженером порта необходимо обсудить постепенно, до заказа

дельных вещей и способов укрепления и устройства различных частей корпуса по этим чертежам, — можно ли делать заказы прямо по этим чертежам без отступлений, а также войти в Комитет с представлениями об изменениях, если бы таковые потребовалось сделать в некоторых чертежах для пользы дела и сообразуясь со средствами наших мастерских".

Письмо МТК прямо предостерегало от закладки по ранее посланным чертежам балтийского крейсера „Витязь" (на Галерном островке), „так как они имеют неверную с делом длину, увеличенную во время постройки крейсера „Богатырь" на одно расстояние между шпангоутами". Поскольку же новые чертежи из Германии еще не были получены, нельзя было приступать „к разбивке на плазе для изготовления модели и первоначального заказа стали".

Так обстояло дело в начале 1900 г. в Петербурге.

Неясным было положение и на юге. 10 февраля 1900 г. Н. И. Янковский на еще неказистом, чуть ли не самодельном фирменном бланке „Строитель крейсера в 6000 т в Лазаревском адмиралтействе", в отношении, имевшем порядковый номер 1 (а всего их за время постройки корабля предстояло написать около 4000!), докладывал главному корабельному инженеру Николаевского порта свои сомнения по поводу сметы на постройку корабля.

Оставивший в отечественном судостроении печальную память своими экономическими экзекуциями адмирал В. П. Верховский[1] урезал представленную смету со 117 до 82 тыс. руб. (считая и 12 тыс. руб. на ремонт стапеля). Вместо запрашиваемых для использования в качестве основы сведений о фактической стоимости работ по постройке крейсеров типа „Диана" адмирал прислал кипу бланков и руководств вроде „Сборника цен на работы по выдаче изделий в портах и на заводах Морского ведомства", „Сборника образцов смет по единицам работ" выпуска 1897 и 1898 гг. Так вместо настроя на живое дело, которое, как говорили старые инженеры, требует „много размышлений и мало бумаг", строителю приходилось погружаться в море любовно разрабатывавшихся В. П. Верховским казенных нормативов.

Да и о какой смете можно было говорить, не имея ни чертежей, ни спецификаций проекта? Пришлось просить начальство написать, минуя адмирала, прямо в отдел сооружений ГУКиС, откуда в конце концов (лишь в июле) милостиво выслали требующиеся копии смет.

28 апреля 1900 г. строитель „Очакова" просил, наконец, затребовать в МТК утвержденную спецификацию, на „Богатырь" спешно необходимую для заказа материала, а также основные чертежи — теоретический, мидель-шпангоута и „практические" — продольный разрез, планы трюма,

---

[1] Академик А. Н. Крылов вспоминал, что В. П. Верховский „имел тот взгляд, что всякий подрядчик — мошенник, что цену надо сбивать как можно ниже, что все чиновники — взяточники, поэтому все постройки, при нем возведенные, были чисты и красивы снаружи и весьма непрочны по сути дела. Чиновники и инженеры его боялись, правду от него скрывали и во всем ему поддакивали, и получалось недорого, да мило, а дешево, да гнило" (А. Н. Крылов. Воспоминания и очерки. М., Издательство АН СССР, 1956, с. 126).

палуб и платформ, поперечные сечения. Требовались также распределение статей нагрузки по проекту и „сводки вертикальной и продольной нагрузок". В начале мая эта просьба была повторена, поскольку по прибывшим за это время 52 разрозненным чертежам заказывать материалы было по-прежнему невозможно.

Только в июле прибыла долгожданная спецификация, и главной заботой строителя стало срочное составление ведомости заказа стали.

Уместно будет напомнить, что согласно тогдашней практике сталь заказывалась с точно указанными размерами каждого входящего в состав корпуса листа. Для этого надо было выполнить растяжку обшивки с разбивкой пазов и стыков, рабочие чертежи палуб и переборок. Для листов неправильной формы тут же, в ведомости заказа, делался соответствующий эскиз раскроя. Понятно, какая ответственность возлагалась на строителя: он не должен был ошибиться в простановке размеров ни одной из основных деталей, поступающих на стапельную сборку обрезанными в размер на металлургическом заводе.

Еще в январе 1900 г. вице-адмирал В. П. Верховский известил, что сталь для новых крейсеров будет заказывать непосредственно ГУКиС; в феврале был прислан на отзыв проект контракта с правлением „Никополь-Мариупольского горного и металлургического общества" на поставку стали, а 13 марта с учетом замечаний строителя этот контракт был подписан. Изготовлявшийся по способу Симменс-Мартена сталь должна была удовлетворять всем требованиям МТК по его циркулярам 1883, 1885 и 1886 гг. и изменениям к ним, которые могли последовать в течение срока исполнения контракта. Сталь должна была предъявляться приемщикам на Мариупольском заводе не позже 25 дней со дня выдачи наряда и доставляться в адмиралтейства СПб-порта через 50 дней, а Севастополя и Николаева — через 37 дней со дня дачи наряда. Стоимость стали для черноморских портов составляла 2 руб. 28 коп. за пуд. Общество обязывалось принимать заказы на профили в пределах всего сортамента Путиловского завода издания 1899 г.

Всего для постройки броненосца береговой обороны типа „Генерал-адмирал Апраксин", трех крейсеров и угольного транспорта одним контрактом заказывалось около 900 тыс. пудов стали (свыше 14 800 т).

Сталь распределялась на 6 партий со сроками доставки в Лазаревское адмиралтейство от 1 ноября до 15 декабря 1900 г.

Тем временем приступивший одновременно с Н. И. Янковским к плазовой разбивке строитель „Кагула" И. О. Гайдамович обратил внимание на расхождение величин водоизмещения крейсера, указанных в полученных им теоретическом (6500 т) и „практическом" (6300) чертежах. Осадка, на теоретическом чертеже вовсе не обозначенная, на продольном разрезе „практического" чертежа была указана равной 20 футам и 1/4 дюйма, тогда как по масштабу получалось 20 футов 6 дюймов. Запрашивая соответствующие разъяснения, капитан над Николаевским портом контр-адмирал К. М. Тикоцкий просил также, наконец, сообщить, „будет ли выслана для руководства спецификация на постройку нового крейсера".

Рассудив здраво, из Петербурга отвечали, что для полного решения всех возникших и предстоящих вопросов было бы лучше командировать одного из двух строителей непосредственно в МТК. Ведь не секрет, что разработка заданий на постройку заказанных за границей судов, составление иностранными заводами проектов и рассмотрение их МТК производились обычно „чрезвычайно спешно", отчего, естественно, впоследствии „начали возникать различные вопросы по изменениям в конструкции построек и во внутреннем размещении", что вызвало большую переписку и целый ряд журнальных постановлений МТК по всем его отделам.

Короче говоря, МТК в силу многочисленности уже произошедших и предстоящих изменений и „по ограниченному составу переписчиков" был не в силах дать исчерпывающую и точную письменную информацию. А что касается запрошенной Н. И. Янковским постатейной нагрузки крейсера, то ее в МТК и вовсе нет, так как, гарантируя оговоренные контрактом величины осадки и метацентрической высоты, фирма соответствующих расчетов заказчику не представляла.

Получалось, что строитель во всем должен был разобраться сам. Только полностью ознакомившись со всей обширной и многолетней перепиской по постройке „Богатыря", изучив „все постановления, изменения и дополнения, потребованные комитетом от фирмы", получив в копиях основные документы и журналы, строитель мог уяснить „все требования и намерения Комитета" и обеспечить практическое устранение недостатков, отмеченных при постройке крейсера в Штеттине.

Командировка в Петербург была разрешена Н. И. Янковскому сроком на месяц. Учитывая ответственность задания по выяснению вопросов „лично в каждом отделе комитета и при постройке такого же крейсера в СПб-порту", в ГУКиС были исходатайствованы усиленные суточные (5 руб. в день). Действительно, согласно указаниям, данным и. о. инспектора кораблестроения Н. К. Глазыриным[1] всем „сочленам Комитета, чертежной и делопроизводству", прибывший в августе 1900 г. в Петербург Н. И. Янковский встретил „полное внимание у председателя МТК, главных инспекторов и специалистов в разъяснении всех вопросов ".

Одной из важных работ, выполненных Н. И. Янковским за время фактически более чем двухмесячной командировки, было упорядочение обширной и все пополнявшейся в МТК коллекции чертежей „Богатыря". Все эти чертежи он „по степени их потребности для постройки" распределил на 5 очередей копирования и высылки на Черное море. Сделаны были обстоятельные выписки из всех нужных документов, получены в двух экземплярах копии основных журналов по проектным изменениям „Богатыря" и в одном экземпляре — имевшиеся в излишке 26 чертежей пятой очереди.

Учитывая, что у строителя николаевского крейсера имеются „лишь неточные первоначальные чертежи", адмирал И. М. Диков испросил согласие главного командира на командировку Н. И. Янковского на

---

[1] ЦГА ВМФ ф. 920, оп. 9, д. 670, л. 66.

обратном пути в Николаев, чтобы помочь И. О. Гайдамовичу выяснить накопившиеся вопросы. Но оказалось, что у строителя в Николаеве, так недалеко, казалось бы, расположенном от Севастополя, в начале декабря 1900 г. все еще не было не только спецификации, но даже и определяющего многие проектные изменения основного журнала МТК от 29 января 1899 г.[1]; по этой причине все разъяснения Н. И. Янковского мало в чем могли И. О. Гайдамовичу помочь.

„Верных с делом", как тогда говорили, чертежей у Н. И. Янковского не было. Он мог лишь подтвердить, что теоретический чертеж, по которому И. О. Гайдамович уже выполнил разбивку на плазе, теперь недействителен, так как длина крейсера между перпендикулярами оказалась увеличенной до 127 м, а осадка соответственно до 6,28 м. Новыми были положение броневой палубы, разбивка стрингеров, а также конструкция днищевого набора и настила внутреннего дна, связанная с размещением машинных и котельных фундаментов. Сообщено было И. О. Гайдамовичу неизвестное ему решение об уменьшении толщины брони по журналу от 30 мая 1900 г. Требовали различных исправлений и все имевшиеся у него чертежи общего расположения.

По докладу главному корабельному инженеру о таком бедственном положении строителя в Николаеве ему были срочно отправлены по экземпляру спецификаций и журнала, а также и новый теоретический чертеж, полученный в Севастополе еще в марте 1900 г. Смог И. О. Гайдамович получить и начисто переписанные и выверенные выписки Н. И. Янковского из документов МТК. Не имея еще никаких помощников, Н. И. Янковский, как он докладывал в МТК, выполнял эту работу сам и урывками, отвлекаясь от своих собственных приобретавших все больший размах работ.

§ 9. ПОДГОТОВКА К ПОСТРОЙКЕ КРЕЙСЕРА „ОЧАКОВ" В ЛАЗАРЕВСКОМ АДМИРАЛТЕЙСТВЕ

С середины 1900 г. все усилия Н. И. Янковского сосредоточились на спешной разбивке корпуса на плазе, разработке ведомостей заказа стали и рабочих чертежей по корпусу, подготовке стапельного места.

Для подготовки стапеля требовалось привести в действие неповоротливый, трудно управляемый механизм казенного адмиралтейства. Дело в том, что уже восемь лет стапель Лазаревского адмиралтейства не использовался по прямому назначению и „оброс" несвойственными ему пристройками и сооружениями. Стапель явно требовал ремонта, но даже осмотреть его было невозможно, так как на нем стояли хранившиеся в порту десантные боты. Еще в июне строитель просил начальство срочно спустить эти боты на воду, но это было сделано с большим опозданием.

---

[1] Выяснилось, что и то, и другое полгода назад было выслано в Севастополь в трех экземплярах, но ни один из них почему-то так и не попал в Николаев.

Много времени отняла обстоятельная дефектация всего сложного стапельного хозяйства. Выяснилось, например, что предстоит выполнить большой объем работ по замене брусьев, пораженных гнилью и червоточиной в месте соединения надводной и подводной частей стапеля. Предстояло также разобрать каменную кладку в конце надводного стапеля, заложить камнем подводные концы продольных брусьев и залить их „гидравлическим раствором". А порт для удобства заказа материалов требовал уже и составлений сметы на полный ремонт подводного спускового фундамента . . .

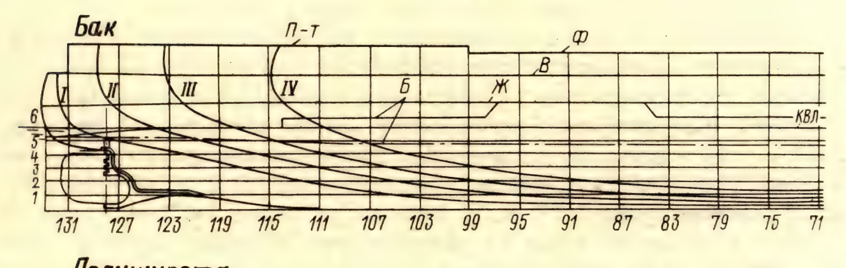
Заблаговременно следовало позаботиться о заказе литья — штевней, мортир, кронштейнов гребных валов. Как показал недавний печальный опыт постройки броненосца „Князь Потемкин-Таврический", задержка с поставками этих литых деталей могла оказаться роковой — привести к срыву срока спуска корабля на воду. 8 декабря 1900 г. строитель обратился к главному корабельному инженеру с дельным предложением заказать литье через ГУКиС для всех трех крейсеров сразу по уже копировавшимся в Петербурге чертежам „Богатыря". Это позволило бы значительно удешевить и ускорить работу. Ахтерштевень, рулевую раму и кронштейны требовалось доставить в Севастополь не позднее октября 1901 г., а мортиры и форштевень — к декабрю 1901 г.; модели отливок следовало передать избранному для заказа заводу не позже чем за пять месяцев до указанных сроков.

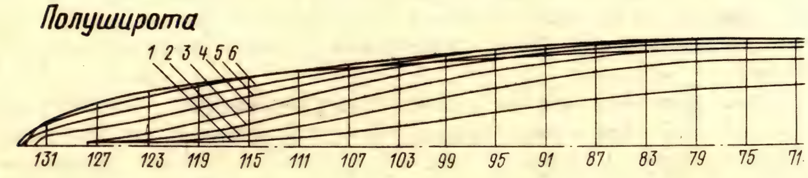
Обстоятельно разработанные Н. И. Янковским технические условия на литье, включавшие и обязательное требование предусмотреть приливы, из которых можно было бы вырезать образцы (пробные планки) для испытаний физико-механических свойств металла, были своевременно сообщены в МТК для согласования и выяснения возможности заказа комплектования литья сразу на три крейсера. И вновь мы сталкиваемся с удивительной, непонятной разобщенностью трех строителей однотипных кораблей. Ни между строителями (показателен пример бившегося в одиночку над путаными чертежами И. О. Гайдамовича) ни в высших инстанциях не было какой-либо озабоченности тем, чтобы путем максимальной унификации и кооперации между заводами-строителями уменьшить расходы, ускорить постройку.

Оказалось, что для строившегося в Петербурге „Витязя" технические условия на поставку литья практически в то же самое время разрабатывал его строитель А. И. Мустафин; больше того, заказ по этим условиям был уже дан Путиловскому заводу со сроком 1 сентября 1901 г. Все модели, за исключением заканчивавшихся изготовлением моделей кронштейнов и мортир, уже находились на Путиловском заводе. По мнению члена МТК Н. И. Комова, те же модели могли служить и для изготовления литья на черноморские крейсера. Однако ответ от имени МТК об этом был, как ни парадоксально, отправлен лишь пять месяцев спустя. Такая „оперативность" тогда была обычной практикой.

Тем временем фирма „Вулкан", заканчивавшая постройку „Богатыря" на стапеле и уже искавшая пути, как избежать штрафа за срыв срока его сдачи, усилила „отгрузку" чертежей в Россию. Оказавшийся

в роли координатора строитель „Витязя" А. И. Мустафин регулировал очередность копирования чертежей. В работу эту была вовлечена уже и чертежная МТК под начальством полковника Я. Д. Левицкого. Прибывший, наконец, третий, утвержденный МТК вариант теоретического чертежа, учитывавший выполненное на „Богатыре" снижение броневой палубы, 18 ноября 1900 г. пересылается МТК в ГУКиС для отправки его строителям в оригинале, чтобы „последние сделали с него каждый





для себя копию на коленкоре" и приобрели бы, наконец, уверенность в правильности выполненной ими разбивки на плазе. Остальные чертежи, опять-таки „для ускорения доставки в Черное море", МТК предлагал ГУКиС копировать на коленкоре в двух экземплярах (один для „Витязя"), соблюдая с „особенной тщательностью и верностью" надписи на немецком языке (перевод предоставлялось каждому строителю выполнять по своему вкусу). „Вторые световые копии" должны были выполняться уже на юге.

Копировавшиеся в Петербурге в октябре-ноябре 1900 г. чертежи, начиная с первоочередных, начали в декабре поступать в Севастополь, а уже оттуда — направлялись в Николаев. Негладко получалось и здесь. Так, поступившую в январе 1901 г. партию из 59 чертежей сходу переправили в Николаев, чтобы там срочно сняли для себя копии, а оригиналы вернули. Однако строитель „Очакова" дожидался возврата этих чертежей до апреля.

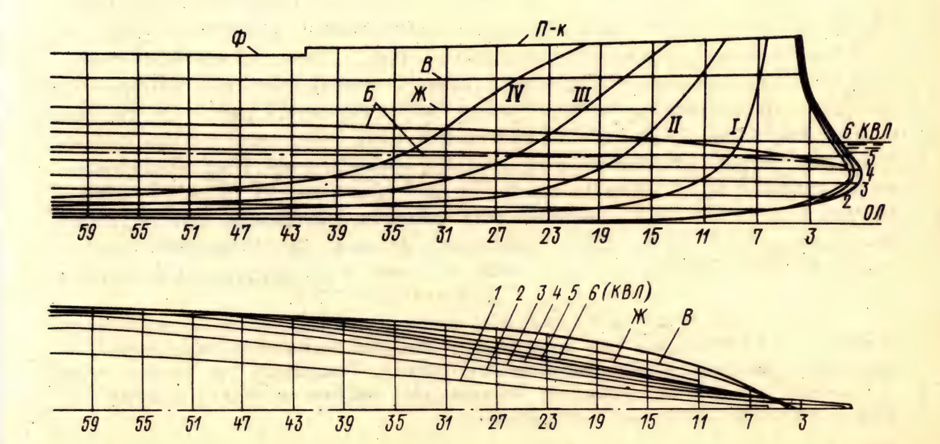
Худо приходилось черноморским судостроителям. В отличие от коллег в Петербурге, где (не говоря уже об изъятом из подчинения военнному порту Балтийском заводе) новое судостроение в порту имело самостоятельный статут, в Севастополе и Николаеве заботы судостроителей были для портовых контор отнюдь не главными среди массы текущих забот. И очень трудно было добиваться от портового начальства понимания специфики не терпящего проволочек нового судостроения, должной оперативности.

Теоретический чертеж крейсеров серии „Олег" — „Очаков" (корпус, бок и полуширота).

Длина между перпендикулярами, проведенными через шп. 1 и шп. 128 (шпация 1 м), — 127 м; по КВЛ — 132,4 м; наибольшая — 134,1 м. Ширина 16,6 м; осадка на ровный киль — 6,3 м. Водоизмещение по чертежу 6611 т.

Ватерлинии проведены через 1,05 м; батоксы — через 1,385 м.

Обозначения палуб: *П-т* — полуют; *П-к* — полубак; *В* — верхняя; *Ж* — жилая; *Б* — броневая; верхняя линия — горизонтальный участок, нижняя — притыкание наклонного участка (скоса) к наружной обшивке; *Ф* — линия фальшборта.



Не скоро дошли до Черного моря результаты проверки проекта „Богатыря", выполненной по поручению МТК А. И. Мустафиным в сентябре 1900 г. Оказалось, что водоизмещение крейсера уже возросло не только сверх 6300 т, названных при заключении контракта, но и сверх 6500 т, оговоренных при утверждении спецификации; теперь оно составляло 6675 метрических или 6568 английских тонн[1].

Не по рекомендациям МТК, но все-таки усиленными были выполнены ребра жесткости главных водонепроницаемых переборок и продольных переборок угольных ям. Облегченными против требований МТК оказались бимсы верхней и броневой палуб. Так и не нашло отражения в конструктивных чертежах принятое еще в начале года решение опустить верхнюю палубу на 100 мм.

До конца 1900 г. главной заботой строителя „Очакова" оставалась корректировка и выпуск переработанных корпусных чертежей для предстоящего развертывания работ по изготовлению деталей.

Круг вопросов, решаемых строителем, неуклонно расширялся. Уже 1 декабря ГУКиС потребовало сообщить сроки готовности корпуса, так как от этого зависел план работ изготовителя машин и котлов. Этим предприятием был завод впервые выполнявшего крупный военный заказ „Общества железоделательных, сталелитейных и механических заводов Сормово", привлекавшегося ГУКиС к кораблестроению в соответствии с задачей расширения круга частных контрагентов морского министерства.

Такой же заказ на механизмы для николаевского крейсера получило уже имевшее опыт изготовления машин для „Князя Потемкина-Таврического" „Общество судостроительных, сталелитейных и механических заводов в Николаеве". Для балтийского крейсера „Витязь" механизмы по тому же предварительному наряду ГУКиС от 13 мая 1900 г. поручалось изготовить петербургскому Франко-русскому заводу.

Уже в сентябре 1900 г. Сормовский завод сообщил в ГУКиС, что по его (завода) заказу Пермские пушечные заводы изготовили гребные, упорные и промежуточные валы для севастопольского крейсера, и МТК предложил главному командиру спешно назначить от флота наблюдающего за этими работами. Из-за некомплекта механиков наблюдающие могли отправиться на завод лишь по окончании кампании (флот тогда еще и в Черном море плавал не круглый год). Только 1 октября назначенный наблюдающим в Сормово старший инженер-механик (это звание соответствовало чину подполковника или капитана 2 ранга) Н. Н. Иванов отправился в Пермь. Он нашел все валы крейсера, кроме только еще откованных концевых, уже начерно обточенными. Под его наблюдением оставленные заводом прибыли на концах валов были отрезаны; результаты испытаний механических свойств материала, впоследствии поступившие в МТК, были признаны вполне удовлетворительными. Качество металла некоторых валов, почему-то откованных без прибы-

---

[1] Постоянная путаница с переводом метрических мер, принятых в Германии и Франции, и английских мер, принятых в России и англоязычных странах, была фактором, дополнительно усложнявшим работу. Поскольку английская тонна („длинная") на 16 кг „тяжелее" метрической, разница в водоизмещении, как видим, получалась довольно значительной.

лей, решено было проверить позднее по образцам, взятым при сверлении внутренних полостей.

Затем Н. Н. Иванов выехал в Нижний, где и приступил к исполнению своих обязанностей на заводе ,,Сормово". К этому времени здесь уже выполнялись рабочие чертежи главных машин, изготовлялись модели для отливки цилиндров и полным ходом велись другие подготовительные работы.

Каждый из трех заводов – изготовителей машин сам выпускал чертежи. Иногда, как это сделал Франко-русский завод с чертежами машинных фундаментов, их просто копировали с полученных от завода ,,Вулкан". Неудивительно, что рассматривая такой чертеж, предназначенный для строителя ,,Витязя", исполнявший должность главного корабельного инженера СПб-порта Д. В. Скворцов был вынужден просить МТК внести в чертеж ряд исправлений. В частности, требовалось указать положение стыков продольных балок и положение заклепочных швов, задать диаметр и шаг заклепок, заменить не применяющиеся в отечественном судостроении угольники с размерами 160x160x19 и 120x120x15 мм и т. д. Обычным канцелярским порядком чертеж был переправлен в МТК, а тот начал оперативное рассмотрение вопроса с того, что затребовал от завода ,,Вулкан" детальные чертежи фундаментов. В конце концов составленный МТК ответ не содержал и намека на естественную, казалось бы, унификацию чертежа для всех трех крейсеров. И никого не волновало, что все те же вопросы по тем же машинным фундаментам будут снова решаться в Севастополе и Николаеве.

Своим порядком шли в Сормово из Севастополя запросы и напоминания об ускорении высылки чертежей фундаментов – их отсутствие задерживало разбивку корпуса на плазе и заказ стали. Своим порядком шла в Сормове разработка этих чертежей. И поскольку за основу брали ,,вулкановские" чертежи, снова решали вопрос о несуществующих у нас угольниках с толщиной полки 15 и 19 мм. И снова отправили чертежи для уточнения в Петербург, а оттуда в Германию, где де-Грофе провел перевод немецких надписей на русский язык и т. п. В конце концов МТК начал отвечать, что им были утверждены лишь общие чертежи крейсера ,,Богатырь", а что касается множества дополнительных чертежей, поступающих из Германии ,,как материал для разработки детальных чертежей на постройку таких же крейсеров у нас", то комитет их, за небольшим исключением, не утверждал и не рассматривал, да это и не входит в ,,круг его действия". Наконец, это невозможно и просто по недостатку времени, тем более, что ,,для оценки таких рабочих чертежей существуют главные корабельные инженеры, портовые корабельные инженеры и строители".

Подписавшие это письмо, которое положило конец бесполезным обращениям в комитет, председатель МТК вице-адмирал Ф. В. Дубасов и главный инспектор кораблестроения Н. Е. Кутейников вряд ли думали о пользе дела. Об огромной экономии, которую могла бы дать согласованная работа трех строителей и унификация чертежей, не думали и чиновники ,,Государственного Контроля", бдительно, как это видно из множества сохранившихся документов, следившие за ходом заказов

и правильностью их оформления. Впрочем, артиллерийский отдел МТК в силу, быть может, внедренного его прежним начальником С. О. Макаровым вкуса к стандартизации[1] получил разрешение посылать в Николаев и Севастополь все утвержденные отделом чертежи крейсера „Олег"[2], но опять-таки, как явствовало из разъяснений Н. Е. Кутейникова, „не для точного исполнения", а для „руководства и соображения". Иными словами, и эти чертежи сообразно местным условиям следовало перевыпускать заново, как это уже делалось с чертежами „Богатыря", а затем „Олега" по корпусу.

Идея единых рабочих чертежей — своего рода внутрипроектная унификация — пробила себе дорогу с большим опозданием и явочным порядком. Когда выявилось значительное опережение в постройке, а следовательно, и в разработке чертежей „Олега", некоторые из его чертежей стали применять на отставших от него черноморских крейсерах. Так, в июле 1904 г. командир Николаевского порта обращается в МТК за чертежами общесудовой вентиляции „Олега". Ведь это может сделать излишней разработку собственных чертежей, а главное — длительную процедуру рассмотрения и утверждения их в МТК. Последний довод явно возымел действие. Замещавший главного инспектора Н. Е. Долгоруков тут же распорядился послать „для руководства при постройке крейсеров I ранга „Кагул" и „Очаков" чертежи, разработанные общей чертежной СПб-порта". А следом и в Севастополе заведующий общей чертежной порта В. И. Киприанович „ввиду недостатка опытных чертежников" и необходимости в возможно скорейшее время закончить чертежи „Очакова" предлагает запросить „для ускорения дела" ряд чертежей „Олега".

Но все это стало возможным лишь в 1904 г., т. е. тогда, когда основная часть работы была уже сделана всеми по отдельности.

Угроза серьезного изменения проекта крейсеров возникла в конце 1900 г. по инициативе главного командира Черноморского флота вице-адмирала С. П. Тыртова. Он предложил ни много, ни мало как полностью заменить на них котельную установку: вместо котлов Нормана, которые он по опыту эксплуатации двух малых миноносцев считал совершенно ненадежными, вернуться к хорошо себя проявившим котлам Бельвиля. Правда, при этом для достижения проектной паропроизводительности требовалось увеличить объем котельных отделений и допустить 400-тонную перегрузку кораблей, но эту перегрузку адмирал тут же назвал „кажущейся", так как при наличии экономайзеров котлы Бельвиля обеспечивали большую экономию пресной воды, запасы которой можно было бы соответственно сократить. В крайнем случае, что было совер-

---

[1] С. О. Макаров в 1891—1894 гг. был главным инспектором морской артиллерии и немало приложил сил к стандартизации и унификации ее материальной части и боеприпасов и даже организации взаимодействия в этом направлении с артиллерией военного ведомства.

[2] Вместо „Витязя", корпус которого погиб 31 мая 1901 г. при пожаре деревянного эллинга на Галерном острове, 1 ноября на стапеле Нового Адмиралтейства был начат постройкой другой однотипный крейсер, получивший название „Олег" (зачислен в списки флота 5 ноября 1901 г.).

шенно недопустимо для котлов Нормана, котлы Бельвиля можно было бы питать и забортной водой.

В МТК, так еще и не преодолевшем недоверия к тонкотрубным и „деликатным" котлам Нормана, ухватились за эту идею и в незамедлительно составленном докладе управляющему морским министерством адмиралу П. П. Тыртову поддержали все доводы С. П. Тыртова, прося разрешения поручить проработку вопроса „техникам Черноморского флота и временно приостановить изготовление котлов на заводе „Наваль". Но адмирал, упорно проводивший идею полного и неукоснительного копирования в России строившегося в Германии „Богатыря", счел излишними даже испрашиваемые проработки.

Увы, обстановка в Николаеве и Севастополе и к началу 1901 г. мало напоминала постройку кораблей по готовому проекту. Спецификация оставалась неутвержденной. Изменения теоретического чертежа уже дважды заставляли переделывать разбивку корпуса на плазе. В начале февраля на запрос ГУКиС об обеспеченности чертежами Николаевская портовая контора докладывала, что „строитель до сего времени не имеет наиболее необходимых при начале постройки вполне правильных и утвержденных МТК чертежей; имеющиеся корпусные чертежи противоречат одни другим, а только что полученные относятся к требующимся на завершающих стадиях постройки, хотя все еще нет первоочередных чертежей размещения трюмов под броневой палубой, чертежей самой этой палубы, поперечных и продольных переборок и т. д. В такой обстановке „работы по постройке крейсера не могут производиться нормальным порядком".

Лишь путем отдельного запроса строителя (по той же цепочке: портовая контора — МТК — наблюдающий в Штеттине и обратно) по очередному его недоумению выяснилась необходимость понижения верхней палубы крейсера на 127 мм.

Также неторопливо — месяцами — путешествовал и новый теоретический чертеж. Посланный из МТК в оригинале 10 января 1901 г., он поступает строителю в Севастополь 30 января, но пересылается в Николаев для снятия копии уже после 17 апреля. Только в конце апреля оба строителя, наконец-то, получают окончательную, исправленную МТК спецификацию „Богатыря".

А на очереди уже были изменения по опыту проектирования „Олега", все в большей мере начинавшего служить головным кораблем серии вместо „Богатыря". Тому было много причин. Через строение[1] „Олега" в первую очередь проходили получаемые из Штеттина чертежи; в Петербурге оперативнее внедрялся опыт его проектирования и постройки, доступнее были и рабочие контакты строителя „Олега" с МТК и ГУКиС;

---

[1] Под термином „строение" в тогдашнем казенном судостроении понимали состоявшее в ведении строителя корабля временное административно-хозяйственное объединение инженерно-технических и рабочих кадров, инструментального хозяйства и станочного оборудования, рабочих мест и складских помещений, обеспечивавших постройку данного корабля. С окончанием его постройки „строение" расформировывалось.

быстрее выдавала чертежи несравненно более мощная, чем портовые чертежные юга, чертежная Нового Адмиралтейства. Наконец, сказывался и богатейший опыт, полученный в столице, где как никогда интенсивно разворачивалась постройка кораблей новой программы[1]. И, конечно, „Олег" был на виду у МТК, вынужденного волей-неволей, несмотря на все заботы о броненосцах, заниматься и этим представителем серии крейсеров.

Вот и получалось, что на юге, имея только общие чертежи палуб и сечений, строители никак не могли подступиться к разработке одного из узловых вопросов проектирования – размещения погребов боеприпасов. Тщетно умоляли они прислать им утвержденные МТК соответствующие чертежи „Богатыря": почему-то именно их выслать из Петербурга никак не могли.

В то же время в Петербурге уже успели рассмотреть новый и очень важный вопрос обеспечения боевой живучести корабля. На „Богатыре" завод почему-то расположил все четыре „боевые динамомашины" в одном отсеке, при его затоплении корабль сразу лишался бы электроэнергии. На „Олеге" целой комбинацией перестановок удалось две из четырех динамомашин переместить в помещение, первоначально предназначенное для хранения шаровых мин заграждения. Журналом МТК по минному делу в марте 1901 г. это решение было решено распространить на „Кагул" и „Очаков", о чем, во избежание излишних переделок, главный инспектор минного дела контр-адмирал К. С. Остелецкий еще до утверждения журнала просил сразу же предупредить строителей.

Переписка МТК со строителями сохранила упоминания о многих переделках и изменениях чертежей. Так, для улучшения защиты корабля были ликвидированы люки с колосниковой броней над цилиндрами паровых машин в кормовой части машинных отделений. Вытяжные трубы вследствие этого предлагалось опустить до броневой палубы. Ввиду изменения назначения помещений оказалось необходимым пересмотреть дверь в переборке на шп. 11, а переборку на шп. 14 предписывалось перевести в разряд главных с испытанием ее водонепроницаемости наливом воды, и т. д. и т. п.

Ход работ, вопреки провозглашенным МТК „принципам академизма", нацеливавшим на решение лишь принципиальных вопросов, заставлял комитет все чаще вникать непосредственно в рабочее проектирование кораблей. Вот так, в обстановке изматывавшей строителей нестабильности даже основных конструктивно-проектных решений начиналась постройка крейсеров „Очаков" и „Кагул".

[1] По новым, в большинстве своем разработанным в России проектам на казенных и частных заводах Петербурга строились тогда эскадренные броненосцы типа „Бородино", крейсера типов „Диана" и „Жемчуг", минные заградители типа „Амур", эскадренные миноносцы типа „Буйный".

Глава 3

СТАПЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД

§ 10. НАЧАЛО ПОСТРОЙКИ И ЗАКЛАДКА „ОЧАКОВА"

Поступающая из Мариуполя сталь укладывалась „почертежно" на специально построенные стеллажи вблизи стапеля. Тем временем на плазе заканчивали кропотливую работу по разбивке основных корпусных чертежей и подготовке комплекта необходимых для сборки корпуса плазовых реек, шаблонов и т. п.

27 февраля 1901 г. на кильблоки, выставленные на еще удлинявшемся стапеле, уложили первый лист обшивки — лист горизонтального киля в средней по длине корабля части корпуса. Это и был момент фактической закладки „Очакова" на стапеле.

К первой закладной детали пристыковали такие же листы горизонтального киля, идущие в нос и в корму от нее. Сразу после этого началась установка листов первых поясьев с бортов. Так, разрастаясь вширь и вдоль корпуса, началась сборка наружной обшивки. Каждый устанавливаемый лист после тщательной проверки его положения крепился к ранее установленным деталям сборочными болтами через несколько маломерных отверстий. Затем производилась разметка, сверловка и зенковка полноразмерных заклепочных отверстий, лист снимался для зачистки зоны перекроя от стружки и установки прокладки (прокрашенная полоса парусины). После этого можно было ставить лист окончательно и „обжимать" его болтами под клепку, приступать к установке днищевого набора — вертикального киля и стрингеров, флоров и бракет шпангоутов.

Стоит добавить, что перетаскивали детали корпуса по территории верфи — волоком, иногда на катках, подавали наверх — при помощи наклонных помостов, талей и лебедок, реже — при помощи стрел и легких подъемных кранов.

Традиционное со времен деревянного судостроения формирование клепаного стального корпуса из одиночных, россыпью поступающих на стапель деталей было естественным и понятным для того периода развития судостроения с его мелкосерийным производством, широко развитым ручным трудом и крайне ограниченной (особенно в казенном судостроении) мощностью грузоподъемных средств.

Точно так же без малого 20 лет назад на этом и соседнем стапелях строились первенцы броненосного флота на Черном море — „Чесма" и „Синоп". Но тогда выполнявшее свой первый заказ частное адмиралтейство РОПиТа практически заново создавало свою верфь на развалинах прежнего, составлявшего гордость парусного флота Лазаревского адмиралтейства. Для нее приобреталась новейшая техника по последним

английским образцам. Именно это позволило частному адмиралтейству, не имевшему никакого опыта, успешно справиться с созданием оригинальных, поразивших мир трехбашенных броненосцев. Теперь же, с переходом в казну, то же адмиралтейство, не завершившее еще и организационной перестройки, обладало в значительной мере изношенным станочным парком. Устаревшее оборудование уже далеко не соответствовало объему и уровню выполняемых работ. Все это самым непосредственным образом должно было сказаться на ходе постройки ,,Очакова".

Еще в начале февраля 1901 г. строитель докладывал портовому начальству, что из-за недостаточного числа прессов для проколки отверстий могут произойти ,,большие стеснения в развитии работ". Оказалось, что пять из имевшихся семи разнокалиберных прессов ,,не могли брать толщину" более 9,5—12,7 мм. Строитель предлагал немедленно приобрести хотя бы два более мощных пресса (их предлагала техническая контора Ф. М. Розенталь) в сборе с приводной паровой машиной, так как имеющаяся в адмиралтействе машина была слишком слаба и новые прессы работали бы недопустимо медленно.

Наконец, в июле Янковский уже прямо предупреждал, что ,,имеемые станки и машины, приходя от времени в ветхость и будучи устарелой конструкции", не в состоянии обеспечить необходимые темпы работ. В результате решительных действий строителя было решено заказать в Германии ,,электрическую дыропробивательную машину", а затем и ручные переносные станки для вырезания в листах круглых и овальных отверстий радиусом до 345 мм. Удалось убедить капитана над Севастопольским портом и в необходимости приобретения пневматических машинок, которые при выполнении рубки и чеканки обеспечивали ,,значительную экономию как рабочей силы, так и времени" и были бы особенно полезны при пригонке тяжелых плит палубной брони. Этот вопрос, поднятый в апреле, решился лишь на исходе августа, когда вице-адмирал В. П. Верховский поручил ,,Товариществу пневматических машин" (Петербург) доставить 8 пневматических молотков системы Джона Ленке со шлангами и комплектами зубил и чеканов. В качестве компрессора приспособили полученный от главного минера порта капитана 2 ранга Д. А. Хрущева большой воздухонагнетательный насос для торпед Уайтхеда старого образца. Насос поставили в судостроительной мастерской и, не имея, видимо, средств для прокладки магистрали сжатого воздуха (как это было при постройке ,,Варяга" на заводе Крампа в Америке) решили использовать взятые в минной мастерской восемь переносных баллонов-,,воздухохранителей", чтобы можно было ,,работать пневматическими зубилами и чеканками на самой постройке крейсера".

Для подъема деталей корпуса выше броневой палубы отремонтировали найденные в хозяйстве РОПиТа старые лебедки и заказали в Харькове несколько новых ручных лебедок. У фирмы ,,Гулье-Бланшар" заказали винтовые сверла для электрических сверлильных машинок. Долго, как говорят нынче, пробивали заказ на металлообрабатывающие станки. Их заказали на внесенную в смету министерства на 1902 г. сумму 65 тыс. руб. правлению ,,Русского паровозостроительного общества" в Харькове, ,,Товариществу машиностроительного

завода „Феникс" в Петербурге", акционерному обществу машиностроительных заводов „Атлас" в Риге и акционерному обществу машиностроительного завода „Герлях и Пульст".

Особенно срочно, как о том строитель напоминал начальству, требовалось доставить и пустить в работу строгательный и два радиально-сверлильных станка, предназначенных для обработки палубной брони. Большой кромкострогательный станок приобрели в слесарно-сборочной мастерской адмиралтейства: он с согласия главного командира „был уступлен строению крейсера", взамен чего за счет кредитов на постройку „Очакова" адмиралтейство заказало для себя ряд мелких, но нужных ему станков на Черноморском заводе в Николаеве.

Результаты такого усиления станочного оборудования строения крейсера, а заодно и ощутимого технического перевооружения мастерских Лазаревского адмиралтейства могли сказаться, в лучшем случае, лишь к середине будущего 1902 г. Пока же строитель должен был разворачивать постройку крейсера, имея явно недостаточные для того средства.

Недоставало и квалифицированных рабочих, особенно – корабельных кузнецов. Вряд ли известная современному читателю эта профессия в описываемые времена была на стапеле одной из самых уважаемых. От сноровки корабельных кузнецов прямо зависели сроки постройки корпуса, особенно – в начальной ее стадии. Дело в том, что способом кузнечной сварки выполнялись стыковые соединения огромного количества „заварных рамок" из вспомогательных, присоединительных деталей – обделочных угольников. В наш век электросварки немногие знают, что это такое. А в клепаном судостроении эта промежуточная деталь была необходима в любом угловом соединении: одна полка угольника приклепывалась к одной соединяемой детали, вторая – к другой.

Обделочные угольники, образуя цельные „заварные рамки", ставились по периметру (и с обеих сторон) всех основных деталей днищевого набора, образующих клетки междудонного пространства. Эти „заварные рамки", порой довольно сложные по форме, обеспечивали прочное, а во многих случаях и герметичное клепаное соединение элементов продольного и поперечного набора между собой, присоединение их к наружной обшивке (внизу) и к настилу внутреннего дна (наверху).

О количестве рамок, требуемых для постройки корпуса „Очакова", можно судить хотя бы по тому, что для установки шести водонепроницаемых флоров на каждый борт их пошло 180 штук. Только после установки этих рамок можно было продолжать сборку обшивки – „развивать ее вверх".

Лишь к 12 июля имевшиеся в распоряжении строителя три кузнеца справились с пятым от киля поясом рамок. А их еще требовалось более 200 штук для крепления третьего водонепроницаемого стрингера, ранее установки которого нельзя было ставить наружную обшивку выше второго пояса от киля и настил второго дна выше четвертого пояса. Всего же поясьев наружной обшивки корпуса было 13, а настила второго дна – 8.

Быстрому продвижению работ в начальный период постройки крей-

сера мешали необходимость отвлекать силы на удлинение стапеля (законченное лишь 15 апреля) и неудобство постройки на открытом стапельном месте. В отличие от работ в закрытом эллинге, приходилось предварительно ставить над районом сборки корпуса капитальные, как тогда говорили, „мосты" с надежными столбами, служившие основой строительных лесов и опорой для крепления простейших грузоподъемных средств (например, талей).

О продвижении работ судили тогда главным образом по такому показателю, как вес стали, поставленной в корпус. А поначалу, до погрузки брони, вес корпуса нарастал очень медленно. Из-за задержек с заварными рамками за первую декаду июля удалось поставить лишь 6 листов наружной обшивки, отчетный показатель не превышал 96 пудов (1,57 т) в день. Темпы работ возросли лишь после 12 июля, когда закончили ставить водонепроницаемые флоры и обделочные рамки по третьему стрингеру. Это подняло показатель до 236 пудов (3,88 т) в день. По расчетам строителя с августа сборка корпуса могли идти уже полным ходом и в месяц ставилось бы 8–9 тыс. пуд. вместо 5,3 тыс. пуд. в июле.

Такие темпы позволяли за 9–10 месяцев установить в корпус оставшиеся 72 тыс. пуд. (около 1200 т) стали и в сентябре 1902 г. спустить крейсер на воду. Но теперь дала о себе знать нехватка имевшихся прессов, которые не успевали прокалывать отверстия под сборочные болты и заклепки. Двенадцать одновременно работавших сборщиков теряли время в очереди у прессов. Требовалось немедленно ввести в действие еще три пресса и один электрический сверлильный станок, начать ночные сверхурочные работы, а с готовностью строительных лесов вокруг корпуса увеличивать и численность занятых рабочих.

В августе 1901 г. главный корабельный инженер Севастопольского порта А. Я. Лихнякевич, докладывая о задержках в постройке крейсера, отмечал плохое оборудование судостроительной и кузнечной мастерских, „мало приспособленных к ведению сложной работы по постройке крейсера". Печи судостроительной мастерской из-за неудачного расположения топок не обеспечивали равномерности нагрева. Это очень замедляло сложную гибку толстых и тяжелых листов обшивки, особенно в районе кормового подзора и выходов гребных валов. Большие затруднения создавали устарелые кузнечные печи со слишком узкими устьями, отчего для изготовления таких деталей, как шпангоуты Z-образного сечения, приходилось прибегать к многократному нагреванию их в горнах. Нетрудно представить, сколь производительна была работа, когда даже фланец бимсовой кницы приходилось отгибать по частям — всю кницу сразу нагреть не могли.

Сказывался и недостаток в „механических подъемных средствах", отчего подъем и установка на место даже самых тяжелых деталей нередко осуществлялись „помощью рабочей силы" или, иначе говоря, вручную.

При отсутствии в русском судостроении среднего звена исполнителей — техников их роль выполняли специально подготовленные, наиболее знающие и грамотные рабочие — указатели. На них лежала организация работ и надзор за их исполнением на местах, проверка качества и т. д. По судосборочным работам на весь корабль полагался только

один указатель. Конечно, физически он не мог поспеть всюду. Отсюда и отдельные недоработки вроде ,,неправильной и неряшливой сборки в кормовой части, по стрингеру броневой палубы и в ряде других мест'', замеченной при одном из посещений строящегося корабля начальством. За такое нерадение предлагалось спросить с указателя ,,возможно строже'', но было очевидно, что надо ему и помогать.

Пришлось часть работы указателя возложить на молодых корабельных инженеров – помощников строителя, а в ноябре, с введением ,,экстры'' – сверхурочных работ, включить их в очередные дежурства ,,после шабаша'' наравне со строителем. Помощниками Н. И. Янковского тогда были инженеры В. И. Киприанович, А. А. Видстедт и В. Е. Карпов.

Несмотря на обилие трудностей и неожиданностей дружная работа строителя и его помощников обеспечила успешное решение основных задач первого этапа постройки крейсера. Это позволило, наконец, провести и процедуру официальной закладки ,,Очакова''. Великий князь генерал-адмирал Алексей Александрович, лично осуществивший 23 мая 1901 г. закладку ,,Витязя'' в Петербурге, пожелал проделать то же и с черноморскими крейсерами[1]. Новым и нелегким бременем легла эта явно непроизводительная суета на плечи строителя, командира порта и главного командира флота. Заказ комплекта закладных досок, постройка мостика и трапов, разработка церемониала, благоустройство с непременным наведением ,,умопомрачительного блеска'', подготовка украшений на месте церемонии, отработка шествий почетного караула, – эти и многие другие подобные заботы отнимали немало времени в течение июня, июля и первой половины августа 1901 г.

Несколько раз, несмотря на вроде бы давно установленный порядок, поступали из Петербурга уточнения предстоящей церемонии[2]. Все возрастало число заказываемых серебряных закладных досок (для царя, царицы, генерал-адмирала и высших администраторов морского министерства по заранее подготовленному списку). В казенные сады морского ведомства командировали садовника адмиралтейства Коновалова, отвечавшего за украшение (по особому эскизу) гирляндами палатки для титулованных особ и строительных лесов. На это, кстати сказать, потребовалось два воза дубовых веток и дикого плюща. Из цветочного

---

[1] Официальная закладка – церемония прикрепления к корпусу корабля, обычно в междудонном пространстве, специальной закладной доски. Это лишь символический акт, который не следует отождествлять с фактическим началом постройки корабля, когда на стапель подают первые листы и детали набора. Официальную закладку совершали по достижении некоторой, иногда очень значительной готовности корпуса. Поэтому-то и ,,Очаков'' официально заложили через пять месяцев после начала стапельных работ. Бывало, что установку закладной доски, по той или иной причине не выполненную ранее, откладывали даже на день спуска на воду; так это, например, произошло с крейсером ,,Адмирал Корнилов'' (1887 г.) во Франции или с эсминцами ,,Беспокойный'' и ,,Гневный'' (1913 г.) в Николаеве.

[2] За основу был взят церемониал, ,,обкатанный'' при закладке в 1884 г. на Балтийском заводе броненосного крейсера ,,Адмирал Нахимов''.



Закладная доска крейсера „Очаков".

магазина В. Виганда привезли заранее заказанные букеты белых роз („диаметром 19 дюймов"); на „из чистого шелка муаровых лентах" отпечатали название крейсера и т. д.

Сама церемония со всеми подобающими почестями прошла 15 августа 1901 г., по отзывам начальства – великолепно. По обычаю, освященному особым циркуляром инспекторского департамента морского министерства от 19 мая 1855 г., за молебен и службу, выполненную священником Алексеем Цветковым, ему было выплачено вознаграждение – два золотых полуимпериала (15 руб.).

§ 11. КОРПУС И ЕГО ОСНОВНЫЕ ДЕТАЛИ

Рассматривая утром в день закладки разложенные на столе чертежи крейсера, генерал-адмирал „изволил высказать желание, чтобы на верхней палубе не было устанавливаемо рельс под мостиком и чтобы не устанавливать надводных минных аппаратов ввиду опасности действия ими во время боя". Только двумя месяцами позже в МТК смогли уточнить, что речь шла не о ликвидации вообще рельсов, необходимых для подачи боеприпасов, а о более удобной, чем на крейсерах типа „Диана", их прокладке, чтобы не создавалось препятствий для движения личного состава.

Озадачен был и минный отдел. После 1898 г., когда было решено все крупные корабли вооружать 4 надводными и 2 подводными минными (торпедными) аппаратами, МТК дважды — в 1900 и 1901 гг. — подтверждал свое мнение о безопасности для корабля надводных минных аппаратов. А теперь генерал-адмирал вдруг предлагает их ликвидировать. И распространяется ли это высочайшее указание на все корабли флота или только на „Очаков"?

Великий князь, потрудившись на закладке и дав столь ценные указания, уже успел укатить в Париж — место излюбленного осеннего отдохновения. Адмиралу П. П. Тыртову пришлось принять соломоново решение: „Вопрос этот оставить до возвращения его высочества из-за границы". Только 17 ноября представилась, наконец, возможность получить высочайшие разъяснения, после чего П. П. Тыртов уверенно отдал МТК для исполнения приказ: впредь, начиная с „Очакова", „Кагула" и „Олега", запретить ставить на больших небронированных кораблях надводные минные аппараты, которые, по мнению великого князя, на таких кораблях „опасны для них самих и скорее вредны, чем полезны". Через полтора месяца эта директива в виде срочной телеграммы минного отдела об отмене установки на „Очакове" надводных аппаратов дошла, наконец, до Севастополя.

Еще через три месяца Янковскому стал известен приказ П. П. Тыртова: на „Очакове" и „Кагуле", если форштевни для них еще не заказаны, изменить чертеж, т. е. заказать форштевни без утолщений с отверстием для снятого носового аппарата. Это запоздалое указание стало завершающим в длинной, как роман, истории заказа штевней.

Еще 12 ноября 1900 г. строитель докладывал, что окончание постройки корпуса будет находиться в зависимости от срока доставки штевней, кронштейнов и мортир. Если, как предполагалось, литье будет готово в сентябре — октябре 1901 г., то, при условии предварительной сборки и пригонки к корпусу лап кронштейна и трехмесячном сроке на установку и скрепление штевней с корпусом, надо назначить на февраль 1902 г. доставку Сормовским заводом валов, винтов, дейдвудных труб, кингстонов и подводных клапанов. Тогда завод, в течение двух последующих месяцев сможет выполнить проверку линий гребных валов и расточку мортир и кронштейнов и тем самым крейсер может быть подготовлен к спуску к июню — июлю 1902 г.

Командир Петербургского порта вице-адмирал К. К. Деливрон в январе 1901 г. предложил, казалось бы, неплохой вариант: не рискуя посылкой моделей, которые в долгой дороге „непременно будут сломаны", сделать заказ в Петербурге и отправить на юг уже готовое литье, благо для этого как раз подойдет специальная железнодорожная платформа, построенная заводом „Шкода" для доставки изготовленного им ахтерштевня броненосца „Бородино". В ГУКиС, видимо, тоже склонились к такому решению, и в ответ на очередной, каждый месяц повторяющийся запрос строителя, от адмирала В. П. Верховского пришло, наконец, известие: литейных моделей делать не надо, штевни и рулевая рама уже заказаны в Петербурге Обуховскому заводу со сроком сдачи в октябре 1901 г., а кронштейны и мортиры — Екатеринославскому заводу со сроком ноябрь 1901 г.

Только радоваться было рано: в ГУКиС, ссылаясь на отказ Обуховского завода понизить цену, неожиданно все „перерешили" и передали заказ на штевни и рулевую раму тому же Екатеринославскому заводу, обещавшему исполнить его за семь месяцев с момента получения моделей.

Передать на „Очаков" штевни злополучного „Витязя" в Петербурге не согласились — их отдали „Олегу". Строитель „Очакова" уже высчитывал, какой задержкой обернется для него столь поздно выявившаяся необходимость изготовления литейных моделей, но в ГУКиС все же вняли совету МТК отремонтировать имеющиеся модели, оставшиеся от литья для „Витязя". Только 8 июля их отправили из Петербурга в Екатеринослав (на станцию Кайдаки) в адрес „Донецких железоделательных и сталелитейных заводов". Модели, как и предполагалось, прибыли и поврежденными, и с запозданием. Все эти задержки, и без того значительные, были затем усугублены неизбежной при такой организации работ перепиской между Севастополем и Екатеринославом для выяснения не раз и не два возникавших у завода многочисленных вопросов[1]. Приходилось каждый раз, прежде чем дать ответ по чужим моделям, тщательно сличать их чертежи со своей разбивкой на плазе. Повторялась прежняя история: несмотря на то, что Путиловский завод уже составлял рабочие чертежи, Екатеринославский завод начал разработку их заново. Впрочем, это-то и позволило по переданной в последний момент телеграмме, уже перед самой сдачей модели форштевня в формовку, внести в нее упрощения, вызванные ликвидацией минного аппарата.

Так благодаря оперативности Н. И. Янковского черноморские крейсера приобрели характерное отличие внешнего вида от однотипных балтийских — плавную линию тарана, тогда как „Богатырь" и „Олег" имели ненужный „горб". (И опять неувязка — Гайдамович об изменении форштевня узнал лишь случайно — из письма Екатеринославского завода, спрашивавшего, следует ли форштевень для его крейсера делать по прежнему чертежу или отливать его по переделанной модели „Очакова"? И это — при постройке двух кораблей по одному проекту почти рядом).

Екатеринославцы, опаздывая против контрольного срока, работали день и ночь, и 26—28 марта первые отливки были испытаны в присутствии прибывшего из Севастополя и. д. главного корабельного инженера А. Я. Лихнякевича. Ахтерштевень, рулевая рама и кронштейны гребных валов проверялись в сборе в том положении, какое они должны были занять на корабле. Рулевая рама усилием двух рабочих свободно поворачивалась на 90° в обе стороны от ДП. Отливки, отмечалось в акте, были выполнены чисто, в соответствии с чертежами, моделями и „техническим условием". Подгонка соединений отливок была „исполнена тщательно", отверстия для болтов и заклепок просверлены „совершенно правильно".

---

[1] Из-за неисправности полученных моделей, задержек с ответами на запросы (из Николаева их и вовсе не дождались) и происшедшей аварии крана завод считал себя вправе вместо 23 февраля 1902 г. назначить новые сроки сдачи: форштевня „Очакова" — 23 мая, остальных деталей — 23 апреля; по „Кагулу" весь заказ — до 23 июня.

Выдержали отливки и предусмотренное техническими условиями сбрасывание с высоты на утрамбованный грунт. Форштевень крейсера был 7 мая в собранном виде испытан комиссией на заводе, а 30 мая — по доставке в Севастополь — принят портовой приемной комиссией. После этого он, наконец, поступил на стапель, где уже монтировались ранее доставленные ахтерштевень, рулевая рама, мортиры и кронштейны гребных валов.

К середине июня эти монтажные работы завершились. Сормовский завод мог начинать одну из ответственнейших стапельных операций — расточку дейдвудов и кронштейнов гребных валов.

§ 12. ПАЛУБНАЯ БРОНЯ КРЕЙСЕРА

С самого начала броненосного судостроения, а в особенности — с переходом от чисто железных к специальным видам броневых плит, производство брони оставалось в отечественном судостроении узким местом. Требовавшее дорогостоящего и громоздкого уникального оборудования, применения ценных компонентов и особо сложной многооперационной технологии, это исключительно трудоемкое производство явно отставало от темпов строительства флота.

Основной поставщик брони — Ижорский завод, несмотря на широкую модернизацию оборудования для освоения новейших видов брони, включая крупповскую, и общее увеличение ее выпуска почти вдвое, не мог справиться со всеми „свалившимися" на него заказами для строившихся сериями эскадренных броненосцев типа „Бородино", крейсеров типа „Диана" и „Богатырь". Броню требовали и достраивавшиеся корабли предыдущих серий: броненосцы типа „Пересвет" и крейсера типа „Россия". На Черном море конкурентом „Очакова" и „Кагула" в получении брони был строившийся одновременно с ними броненосец „Князь Потемкин-Таврический".

Дополнительные осложнения, как и на всех других этапах рабочего проектирования, создавало отсутствие выверенных чертежей „Богатыря". Еще в ноябре — декабре 1900 г. в ответ на требования МТК, озабоченного „своевременным заказом брони", оба строителя черноморских крейсеров в одинаковых выражениях докладывали, что „предварительные ведомости и схематические чертежи бронирования" могут быть составлены только по получении „имеемых в МТК верных чертежей общего расположения бронирования крейсера".

В апреле 1901 г. на основании полученных от строителей сведений в ГУКиС была подготовлена сводная ведомость заказа брони для всех трех крейсеров с указанием заводов-поставщиков. Заказ всей брони „Очакова" — это 34 тыс. пудов (557 т) был сделан в феврале хозяйственной комиссией по новому судостроению Петербургского порта Ижорскому заводу. Тут же выснилось, что, в отличие от металлургических заводов, выдававших каждый лист обрезанным строго по заданным размерам, Ижорский завод „по недостатку средств" будет поставлять свои, несравненно более трудоемкие в обработке броневые плиты, без обрезки их „по мере". Обрезку в размер строитель должен

был брать на себя. Это же подтвердил и начальник отдела сооружений ГУКиС генерал-майор Д. Ф. Мертваго. Оставалось лишь требовать, чтобы Ижорский завод, не вводя строителя в лишние расходы, забрал потом себе все обрезки по той же ,,попудной'' цене, по какой вел поставку.

Посылая в июне уточненную ведомость броневых плит верхнего слоя настила броневой палубы и котельных кожухов ,,Очакова'', строитель особенно просил выдержать заданные сроки поставки (первой партии – к 1 ноября, а второй и третьей – к 1 декабря 1901 г.), чтобы не задержать весь ход дальнейших работ по постройке крейсера. На запрос Ижорского завода, можно ли на большом листе брони размечать несколько мелких, Севастопольский порт сразу же ответил, что может сразу обрезать лишь плиты толщиной не более 45/64 дюйма (17,9 мм), а все остальные придется обрабатывать ,,только путем пересверловки и строжки'', поэтому заводу следовало выдавать плиты, возможно менее отличающиеся по размерам от заданных.

В конце октября, в ответ на новую настоятельную просьбу строителя о своевременной поставке, начальник Ижорского завода Ф. Х. Гросс сообщал, что брони уже прокатано 8 тыс. пуд. и сдача-отправка начнется с ноября. Однако требовавшиеся в ноябре первыми плиты толщиной 2 3/4 и 2 1/8 дюйма (69,8 и 54 мм) были готовы лишь в декабре и застряли в ожидании испытания партии стрельбой.

Новые и новые телеграммы и письма идут в ГУКиС, в МТК и на завод с просьбой ускорить доставку плит, отсутствие которых делает невозможным ,,энергичное продолжение постройки''.

Главный инспектор артиллерии генерал-майор А. С. Кротков приказывает испытать контрольную плиту ,,Очакова'' вне очереди, об этом же не раз напоминает и завод. Тем временем строитель просит срочно сообщить номера уже готовых 45 плит толщиной 45/64 дюйма (17,9 мм) – надо успеть приготовить шаблоны для их обработки в адмиралтействе.

Долгожданные испытания на полигоне состоялись 31 января. Результаты, как с гордостью сообщал начальник завода, были получены отличные. С середины февраля плиты начали поступать в Севастополь; к концу месяца из заказанных 297 плит было получено 124, но вплоть до мая продолжалась переписка с заводом о такой очередности поставки недостающих плит, которая была бы связана с минимальными задержками в работе строителя. Последние плиты были доставлены только в июне – уже перед самым спуском ,,Очакова''.

Получение брони еще не решало всей проблемы – теперь задержкой грозила затягивающаяся обрезка их начисто. 48 плит в надежде на помощь Николаевского адмиралтейства отправили на учебном судне ,,Днестр'' для обрезки в Николаев. Но опоздали – туда уже начали поступать плиты для ,,Кагула'' и ,,Потемкина'', и всю ,,очаковскую'' партию (обрезать успели лишь три плиты) вернули в Севастополь.

Неимоверными усилиями севастопольцы справились с броней сами, но теперь срывом спуска грозило отставание рулевого устройства.

§ 13. РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО

Рулевое устройство — самое, пожалуй, ответственное из всех устройств корабля, оказалось во время постройки ,,Очакова'' и одним из самых ,,неблагополучных''. Виной тому — технический прогресс, вызывающий появление все новых и новых конструктивных схем и силовых приводов. Резкое увеличение скоростей кораблей и соответственно — усилия, необходимого для поворота руля, разительно изменило облик рулевого устройства. От традиционных штуртросовых приводов от барабана со штурвалом к продольному румпелю (такой привод с кожаными штуртросами имел еще первый русский мореходный броненосец ,,Петр Великий'') корабли конца XIX в. как-то внезапно перешли к соперничавшим в конструктивной изощренности устройствам с поперечными тросовыми тележками, валиковыми передачами и винтовыми механизмами. Ручной привод, требовавший иногда общих усилий более десятка матросов, стали заменять то паровым, то гидравлическим, а затем — электрическим. Для повышения живучести устройства эти приводы начали дублировать в разных комбинациях, что потребовало включения в и без того довольно сложную систему еще и специальных механизмов для быстрого перехода от одного привода к другому. Сложность устройства резко возрастала, затруднялся и выбор его оптимальной принципиальной схемы.

На крейсерах с их острыми обводами кормы задача осложнялась ограниченностью угла поворота продольного румпеля, что заставляло заменять его поперечным с введением дублирующего промежуточного баллера. Именно такой, с применением винтового механизма Дэвиса и паровой рулевой машины, была схема, принятая для крейсеров типа ,,Диана''. В ходе постройки этих кораблей паровой привод был дополнен электрическим. Это обязательное для всех новых кораблей решение МТК основывал на успешных результатах испытаний на броненосце ,,Пересвет'' устройства, разработанного Балтийским заводом.

На ,,Богатыре'', в силу, видимо, все той же спешки, такой привод не был установлен из-за неосвоенности этой новинки в Германии. Под тем же предлогом от поставки его ,,отговорились'' и другие заграничные контрагенты — фирма В. Крампа, строившая ,,Варяг'', и завод ,,Германия'', строивший ,,Аскольд''.

По спецификации, предварительно одобренной МТК журналом от 29 января 1899 г., рулевое устройство ,,Богатыря'' включало паровую рулевую машину с заказываемым в Англии штурвальным гидравлическим приводом к золотнику рулевой машины фирмы ,,Браун''. По журналу от 12 мая 1900 г. этот состав устройства был одобрен с изменением компоновки и заменой материала ряда деталей маломагнитным для устранения их вредного влияния на показания компасов, расположенных в румпельном отделении. В январе 1901 г. вдобавок к этим приводам МТК потребовал ввести еще электрическую передачу для управления золотником паровой рулевой машины из боевой рубки и электрические указатели положения пера руля системы Гейслера. Кроме средств непосредственного управления в румпельном отделении,

рулевое устройство должно было включать гидравлический привод из боевой и рулевой рубок, электрический привод из боевой рубки, электрический указатель положения пера руля системы Гейслера ,,с ответом в центральном боевом посту под броневой палубой''.

Все эти требования были сообщены главному командиру Черноморского флота для разработки проектов рулевых устройств черноморских крейсеров. Разработку рабочих чертежей с учетом чертежей ,,Богатыря'' и поставку всех деталей и механизмов устройства, включая и паровую рулевую машину, предполагали традиционно поручить Ижорскому заводу. Три комплекта таких машин ГУКиС заказало заводу в октябре 1901 г. Задержку опять-таки вызвало неполучение всех нужных чертежей ,,Богатыря''. Из-за этого только в марте 1902 г. Ижорский завод смог представить разработанные им для ,,Кагула'', ,,Очакова'' и ,,Олега'' чертежи румпельного устройства. Тщетно строитель ,,Очакова'' торопил: проект пять месяцев дожидался утверждения в МТК. За дело по ходатайству строителя взялся главный командир. 26 июня 1902 г. он напоминал МТК, что на ,,Очакове'' по ходу работ вскоре потребуется ставить на место румпель, тяги и поперечины, а Ижорский завод, ожидая утверждения чертежей, оказывается, еще и не приступал к их изготовлению. Из-за неполучения румпеля нельзя будет ,,забрать броневую палубу в корме'', а это задержит и установку на место ,,частей корпуса над этой палубой''.

Рассмотреть чертежи ,,в возможной скорости'' призывало и ГУКиС. В результате состоявшегося, наконец, рассмотрения в сентябре 1902 г. рулевые машины на трех крейсерах предписывалось переделать, изготовив их по образцу установленных на крейсерах типа ,,Диана''. Ижорский завод приступил к переработке проекта, а строитель ,,Очакова'', махнув рукой на монтаж рулевого устройства, бросился расшивать другое узкое место: расточку дейдвудов и установку забортной арматуры.

§ 14. ПОДГОТОВКА ГЛАВНЫХ МЕХАНИЗМОВ И УСТРОЙСТВ К УСТАНОВКЕ НА КОРАБЛЕ

Работы по механизмам, обеспеченные полным комплектом чертежей и не подвергавшиеся таким превратностям судьбы, какие испытал корпус, уже к началу 1901 г. продвинулись далеко вперед. С полным вниманием отнесшийся к ответственному заказу Сормовский завод, как об этом докладывал наблюдающий инженер-механик Н. Н. Иванов, вел работы по хорошо налаженному плану. Все изготовленные детали соответствовали техническим требованиям; детали, в которых обнаруживался брак из-за технологических пороков, безоговорочно заменялись новыми. Завод внимательно изучил конструкцию, технологию производства и работу машин в действии на ,,Богатыре'' – в Штеттин был специально для этого командирован главный инженер предприятия Н. Н. Приемский. В качестве ,,участвующего специалиста и эксперта'' он по ходатайству ГУКиС был включен в комиссию по проведению официальных испытаний механизмов ,,Богатыря''.

Опыт постройки этого крейсера был использован и при размещении заказов на ранее не выполнявшиеся русскими заводами поставки коленчатых валов и стальных сварных труб главного паропровода. Наблюдение за работами (испытания материалов, проверка правильности внутренней рассверловки двух частей коленчатых валов и т. д.) осуществлял по поручению ГУКиС и МТК старший инженер-механик „Богатыря" П. И. Кигель, а приемку готовых валов в сентябре 1901 г. и в январе 1902 г. выполняли командированные в Германию на завод „Бохум" в Вестфалии наблюдающий Н. Н. Иванов, заведующий механическим цехом Сормовского завода инженер-механик Н. В. Кабачинский и заведующий испытаниями на Сормовском заводе инженер-механик Д. М. Михеев.

Утвердив акты приемки коленчатых валов, МТК отказался допустить к установке на крейсер заказанные на заводе Фицнера в Лаурахютте (Германская Силезия) сварные, вместо цельностянутых, стальные трубы для главного паропровода. Механические испытания материала труб были проведены Н. Н. Ивановым и Д. М. Михеевым, а затем все 63 трубы с фланцами были проверены простукиванием молотком при гидравлическом давлении 50 атм. Применение сварных труб было запрещено циркуляром МТК от 8 марта 1900 г., а на „Богатыре" они оказались допущенными из-за „неопределенности в контракте", подписанном до выхода этого циркуляра в свет (а в какой-то мере и из-за ненадежности еще только начинавшегося производства цельнотянутых труб в Германии).

Теперь же, отмечал МТК, выпуск этих труб в Европе освоен; их установили на „Цесаревиче" и „Баяне", Франко-русский завод „без затруднений" получил во Франции подобные трубы, где фланец выполнен заодно с трубой, и для „Олега".

Сормовский завод забил тревогу. Учитывая строгость проверки сварных труб (на давление 50 вместо 23 атм), требования идентичности паропроводам „Богатыря", предъявленные заводу при выдаче наряда, и значительную задержку (на девять месяцев) с заключением контракта, управляющий морским министерством разрешил допустить сварные трубы к установке и на „Очакове".

Остальные контрагентские поставки выполнялись отечественными заводами. В мае 1901 г. наблюдающий инженер-механик Н. Н. Иванов и инженер Сормовского завода Наумов приняли на Пермском пушечном заводе в Мотовилихе после окончательной отделки все восемь гребных валов, заказанных для „Очакова" (два упорных, два промежуточных, два дейдвудных, два гребных, а также два переводных вала „спусковых машинок"). Все валы в июне были доставлены на Сормовский завод. Здесь в присутствии наблюдающих инженеров и специалистов завода по указаниям прибывшего из Гамбурга мастера В. Убрандта гребные валы были покрыты патентованным гуттаперчевым защитным покрытием М. Вилеуса.

18 апреля 1902 г. в сборочной мастерской Франко-русского завода комиссия Петербургского порта под председательством флагманского инженера-механика Л. А. Цима принимала два стальных гребных винта

диаметром 4,9 м и шагом 5,5 м, изготовленных по заказу Сормовского завода. Комиссия установила, что все выполнено в соответствии с требованиями журнала МТК № 40 от 21 апреля 1901 г. Проверка калибром в виде присланного из Сормова выточенного из чугуна конца гребного вала подтвердила, что отверстие для вала в ступице винта расточено „точно и правильно". Заданные механические свойства металла винтов (предел прочности 44,6 ÷ 47,2 кгс/мм^2) подтверждались таблицами испытаний, проводившихся наблюдающим инженер-механиком А. О. Моэлиным. Без замечаний были приняты и две запасные лопасти. Вес винта в сборе составил 2,38 т.

В Петербурге на заводе Роберта Круга комиссия под председательством представителя МТК инспектора механической части Ф. А. Тюлева провела в июле 1902 г. испытания гидравликой двух машинных испарителей, заказанных Сормовским заводом для „Очакова".

С каждым днем все больше из множества деталей и узлов, которые вскоре должны были составить главные и вспомогательные механизмы крейсера, воплощались в металл на самом Сормовском заводе. Продвижение всех позиций заказа ежемесячно фиксировалось в специальных, поступающих в МТК записках наблюдающего инженер-механика Н. Н. Иванова. С декабря 1901 г. по февраль 1902 г. продолжались испытания и приемка комиссией главнейших деталей машин — отлитых из чугуна и прошедших механическую обработку цилиндров высокого, среднего и низкого давления. В ходе работ конструкторы завода предложили ряд усовершенствований отдельных узлов и агрегатов; некоторые из них, одобренные МТК, способствовали повышению надежности механизмов „Очакова", по сравнению с „Богатырем". Принято было, например, предложение завода предусмотреть разобщительный клапан у труб к водомерным приборам котла.

Не нашло поддержки МТК показавшееся ему чрезмерно рискованным смелое предложение завода выполнить каждую фундаментную раму главных машин не из 10 частей, соединенных на 48 болтах (по чертежу „Богатыря"), а только из двух, что позволило бы уменьшить вес каждой рамы в сборе более чем на 1 т и увеличивало прочность рамы. Завод мог выполнять отливки из стали и большего веса, да и „новейшие легкие машины" на ряде кораблей („Громобое", „Победе", „Императоре Александре III", „Авроре", „Диане") уже имели рамы из двух частей.

По мнению составляющего ответ МТК В. И. Афонасьева, Сормовский завод еще не обнаружил „своей приспособленности к постройке быстроходных машин значительной силы" и было бы „весьма неосторожно" разрешить заводу делать какие-либо существенные изменения в конструкции „данного ему образца машин", тем более, что „эластичность составных машинных фундаментов для судов, подобных легкому крейсеру „Богатырь", существенно влияет на устойчивость быстроходных машин в продолжительной работе". Названные же заводом примеры „сравнительно тяжелых" кораблей не соответствовали условиям работы машин „Богатыря".

Иногда проявляя консерватизм, но в целом последовательно отстаивая прежде всего принцип надежности, МТК запретил применять на „Очакове" заказанные Сормовским заводом, по примеру „Богатыря", сварные коллекторы котлов (толщина стенок до 33 мм) завода Лаурахютте. Коллекторы были выполнены клепаными по чертежу МТК.

Котлы к середине 1902 г. были готовы почти полностью. Их испытания гидравликой давлением 23 атм проводила комиссия под председательством временно замещавшего Н. Н. Иванова инженер-механика Н. А. Антонова (он наблюдал на заводе за изготовлением механизмов транспорта-мастерской „Камчатка"). В июле все 16 котлов, ввиду невозможности перевозки их железной дорогой, вместе с рядом вспомогательных механизмов были погружены на баржи и по Волге и Мариинской системе отправлены в Петербург, а оттуда на зафрахтованном пароходе РОПиТа — вокруг Европы в Черное море.

Форсировалась сборка главных поверхностных холодильников: один готовили к гидравлическому испытанию для постановки трубок, в другом кончали клепку швов. Начиналась сборка машин для испытания их на стенде в Сормове, готовилось все необходимое для установки машин на корабле. О готовности корпуса к расточке дейдвудов и установке кингстонов Севастопольский порт уведомил завод телеграммой 27 мая 1902 г.

Для руководства этими работами в Севастополь в первых числах июля приехал полномочный представитель завода А. В. Майданович. Следом за ним по железной дороге стали прибывать платформы с дейдвудными трубами и деталями подводной арматуры. Как только в Сормове закончили пришабривать муфты (ступицы) гребных винтов к конусам концевых валов и соединительные муфты, прибыли в Севастополь и гребные валы.

В соответствии с планом работ расточку дейдвудов начали сразу для обоих валов. С 14 августа, чтобы успеть к назначенной дате спуска, работы эти стали вести непрерывно — днем и ночью.

6 сентября 1902 г. комиссия под председательством командира „Очакова" капитана 1 ранга В. Н. Юрковского провела приемку работ по корпусу, связанных с установкой и креплением арматуры и дейдвудных труб; тем временем сормовичи уже вели монтаж валопровода и установку гребных винтов.

Завершающим этапом этого предпускового периода была проверка легкости вращения гребных валов, неукоснительно выполнявшаяся с 1876 г. в соответствии с приказом тогдашнего управляющего морским министерством адмирала С. С. Лесовского. Хранящийся в архиве акт от 20 сентября 1902 г. комиссии под председательством старшего инженер-механика с броненосца „Князь Потемкин-Таврический" Г. В. Иванова свидетельствует, что при подвешивании к горизонтально расположенной лопасти груза на расстоянии 7,583 фута (2,31 м) от оси вала правый винт повернулся от усилия 620 фунтов (254 кг), а левый — от усилия 720 фунтов (295 кг). Эти данные, вполне удовлетворявшие требованиям, вместе с датой испытания тут же, в присутствии членов комиссии, были выбиты на самих ступицах винтов.

§ 15. ТОРЖЕСТВО В ЛАЗАРЕВСКОМ АДМИРАЛТЕЙСТВЕ

Более чем за год до назначенного на сентябрь 1902 г. спуска строитель составил ведомость лесоматериалов, необходимых для сборки спускового устройства. Для установки подводного фундамента предполагалось использовать сваи, оставшиеся от спуска ранее строившихся на стапеле броненосцев. Морская строительная часть тщательно проверила их сохранность, после чего портовая контора спешно начала освобождать сваи от устроенных на них разного рода сараев и хранилищ такелажного и прочего имущества.

Вновь заказанные дубовые и сосновые бревна разложили по разрядам на берегу Корабельной бухты для приемки специальной комиссией под председательством главного корабельного инженера.

Две 122-метровые спусковые дорожки, по которым должны были скользить полозья спускового устройства — салазки с закрепленным на них корпусом корабля, представляли собой мощный наклонный фундамент, набранный из продольных и поперечных сосновых брусьев. Высота его под носовой частью „Очакова" составляла 4,37 м от горизонта, под кормой — 0,46 м. Собственно дорожки, на которые для уменьшения трения наносилась специальная насалка, были сделаны в виде дубового настила из досок толщиной 76 мм. По краям дорожек из дубовых брусьев (305х356 мм) собрали спусковые рыбины, ограничивающие возможность бокового перемещения полозьев при движении.

Спусковые полозья, прочно присоединенные к корпусу корабля и стянутые между собой (поперек, под днищем) распорными брусьями и тягами-стяжками, имели длину 112,5 м и ширину по 1,0 м; их собирали из двух рядов сосновых продольных брусьев по высоте (по четыре бруса в ряду) и связывали сквозными вертикальными и горизонтальными болтами. Нижняя рабочая поверхность полозьев обшивалась дубовыми досками толщиной 51 мм.

Заготовлялись в огромном количестве различные клинья (дубовые и сосновые), дубовые романы — брусья для подбивания клиньев, упорные стрелы для предотвращения преждевременного спуска корпуса на воду сразу после пересадки на полозья, рычаги-ваги и т. д. Собирались копылья и подбрюшины, после подклинивания передающие вес спускаемого корабля на полозья. В кузнечной и слесарно-сборочной мастерских по чертежам строителя готовили крепеж. Дополнительно, по особому заказу строителя, портовая контора приобрела два гидравлических толкача усилием по 70 тс.

В январе 1902 г. определился и состав насалки. За неимением установленных нормативов каждый строитель составлял ее самостоятельно. В Севастопольском казенном адмиралтействе, еще ни разу не спускавшем крупные корабли, решили использовать состав, примененный при спуске „Ростислава" в Николаеве: сала говяжьего 57%, сала слойкового 16%, масла конопляного 13% и мыла зеленого 14% Общий расход такой насалки при норме 3,52 фунта на 1 кв. фут составил около 470 пудов (7,7 т).

К июлю основные детали спускового устройства были готовы. Выполненные строителем расчеты спуска были одобрены, и параллельно с завершением корпусных работ начался монтаж спускового устройства.

Напряжение обострялось ожидавшимся „высочайшим присутствием". Начальство удвоило энергию и неизменно выражало неудовольствие недостаточными, по его мнению, темпами работ. О продвижении их капитан над портом приказал докладывать ему ежедневно. Указания о всемерном ускорении работ поступали и от главного корабельного инженера.

И снова начались хлопоты „по представительству": показное благоустройство территории, сооружение царского павильона, заказ пригласительных билетов, устройство гирлянд из зелени и цветов, собиравшихся чуть ли не из всех садовых заведений города (для украшения павильона „высочайших особ" были взяты напрокат живые тропические растения и цветы в горшках). Неоднократно уточнялся и церемониал спуска. Окончательную его редакцию просмотрел и откорректировал сам главный командир Черноморского флота вице-адмирал С. П. Тыртов. Он лично распорядился установить на крейсере три флагштока, чтобы можно было одновременно с андреевским и адмиралтейским флагами поднять при спуске и императорский штандарт. Для доставки высоких гостей в Корабельную бухту с Графской пристани отбирались лучшие портовые катера и шлюпки с кораблей.

Торжества начались утром 21 сентября 1902 г. салютом флота, приветствовавшего появление из тоннеля царского поезда. Вслед за традиционным молебном наступила очередь строителя. В парадном



На торжествах в день спуска крейсера на воду.

мундире офицера корпуса корабельных инженеров, сознавая высокую ответственность момента, Н. И. Янковский, как опытный дирижер большого оркестра, уверенно руководил всеми операциями по спуску крейсера – от пересадки его со строительных кильблоков на спусковые полозья до решающей минуты выбивания упорных стрел, задерживающих салазки с кораблем на дорожках. А за ней – всегда волнующий, неуловимый глазом миг начала движения, вот оно нарастает – корабль неудержимо стремится в зовущую его родную стихию!

Глубоко врезалась в воду еще не успевшая всплыть корма „Очакова", взметнулся пенный гребень воды, и вот, уже поднявшись на ровный киль, задерживаемый сопротивлением воды корабль начинает замедлять свой бег. Загрохотали цепи отдаваемых якорей, и в кружеве пены, под грохот артиллерийского салюта, крейсер остановился. Спуск был завершен благополучно[1].

---

[1] „За усиленные труды при постройке крейсера" решено было в честь благополучного спуска на воду выдать строителям из особого 15-тысячного фонда для поощрения корабельных инженеров денежные награды. „За отличную распорядительность и энергичную деятельность" Н. И. Янковскому назначено было ни много ни мало, а 2500 руб.; инженеру В. И. Киприановичу „за неослабное наблюдение за отдельными частями постройки" – 1000 руб.; помощникам строителя инженерам И. Е. Храповицкому и Д. Н. Швецову – „за наблюдение (без слова „неослабное" – Р. М.) за отдельными частями постройки" – уже только по 700 руб. и, наконец, инженеру В. Е. Карпову, участвовавшему в постройке от ее начала в качестве помощника строителя, – 500 руб.

МТК с большой похвалой отозвался о „выдающейся технической деятельности" строителя „Очакова" Н. И. Янковского и его помощников, тем более, что они находились, как особо подчеркивал МТК, – „в более худших условиях, чем инженеры по новому судостроению в Петербурге".

Глава 4

ДОСТРОЕЧНЫЙ ПЕРИОД

§ 16. МЕСТНОЕ БРОНИРОВАНИЕ И БАШЕННЫЕ УСТАНОВКИ

Опередив Петербургский порт чуть ли не на год („Олег" был спущен только 14 августа 1903 г.), севастопольское начальство, обгоняя готовность спущенного ранее (в мае 1902 г.) „Кагула", рассчитывало ввести „Очаков" в строй первым.

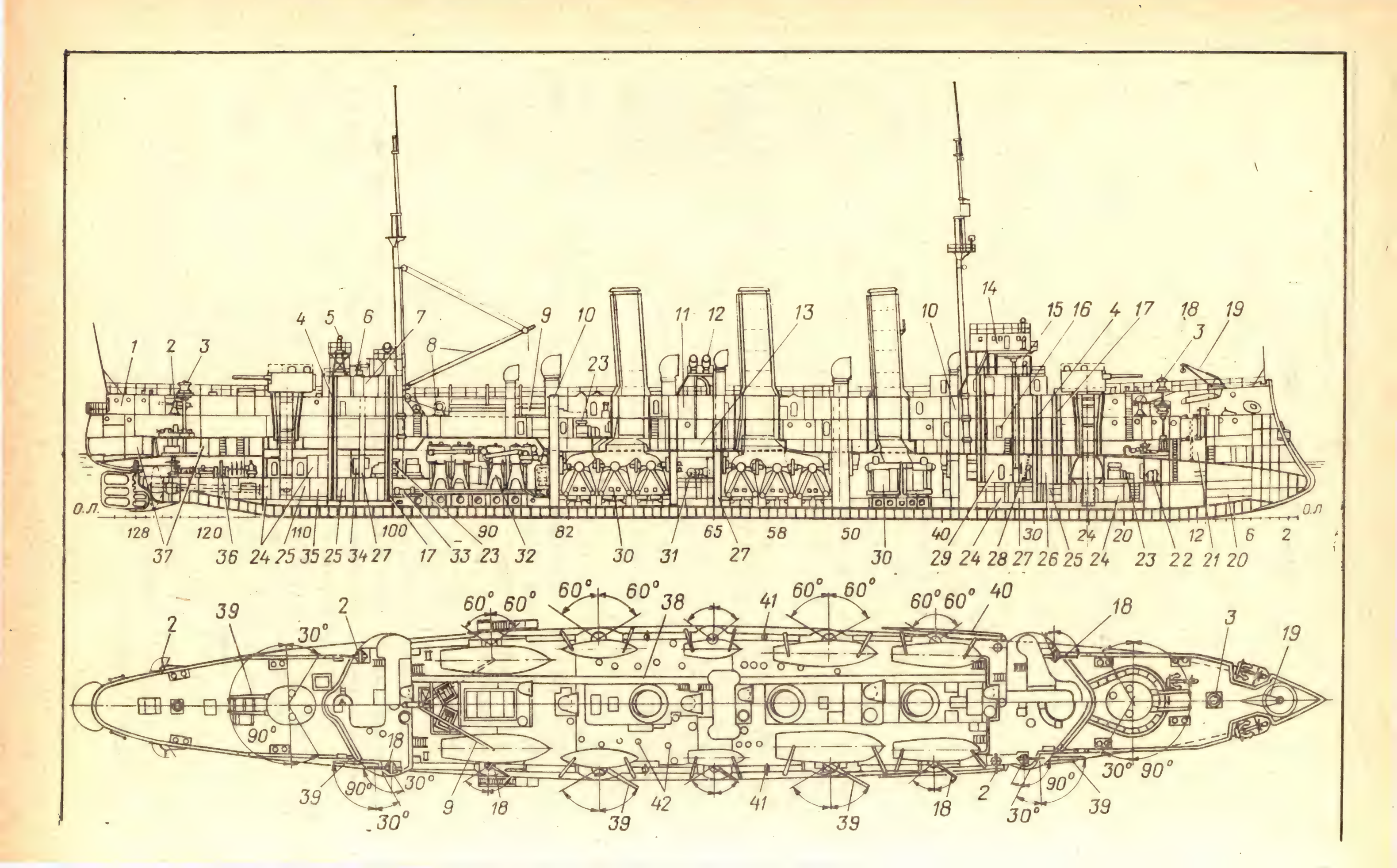
Первый бронированный крейсер Черноморского флота „Очаков" должен был стать украшением намеченных на осень 1904 г. торжеств 50-летия Синопского боя и Севастопольской обороны, включавших и „высочайший смотр" флота. Эти торжества должны были стать всероссийскими, к ним приурочивалось и открытие ряда памятников севастопольской обороны. Одним словом, опоздать с готовностью крейсера было нельзя!

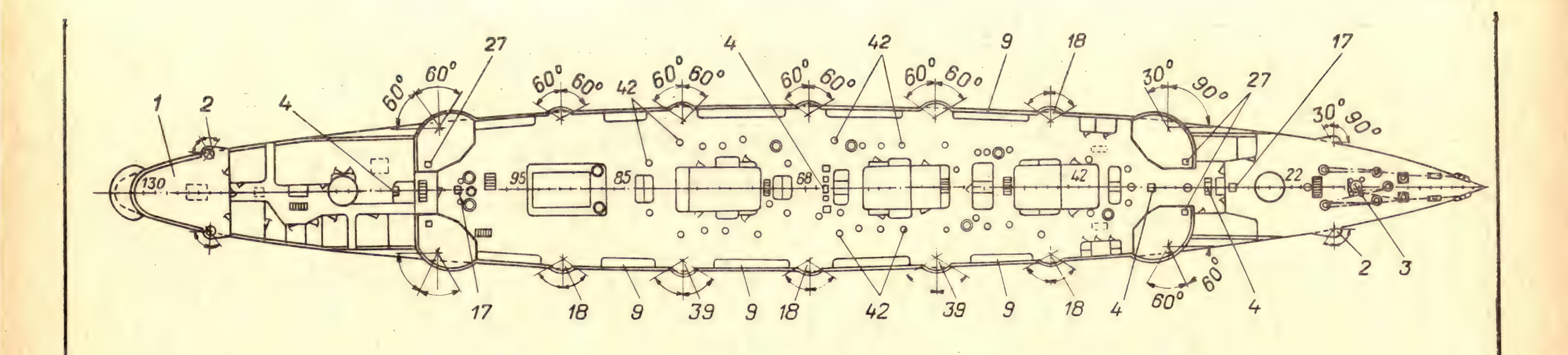
Теперь все зависело от своевременности поставки плит вертикального бронирования (казематов, боевой рубки, башен, кожухов дымоходов и шахт элеваторов) и самих башенных установок. Если готовые котлы уже были в пути — плыли вокруг Европы к Севастополю, а главные машины монтировались для проведения испытаний на сормовском стенде, то о броне и башнях нельзя было даже сказать, что они существуют хотя бы в проекте.

Лишь в июне 1902 г. МТК установил основные принципы вертикального бронирования крейсеров, распределение поставок брони между заводами и сроки этих поставок. Только в ноябре Янковскому стало известно о представленных Металлическим заводом в МТК чертежах „кораблестроительных работ" по башенным установкам крейсеров; 4 декабря главный командир еще просил МТК о „скорейшем рассмотрении и утверждении" этих чертежей, чтобы дать возможность строителю начать разработку чертежей подачных труб башен.

Значительными задержками из-за бесконечных переделок чертежей грозило и сильное опоздание, как это уже не раз случалось, решения МТК (журнал по артиллерии от 22 июня 1902 г.) о руководящих принципах и требованиях „при составлении окончательных чертежей для заказа брони на крейсера". Как видим, этот важнейший вопрос обсуждался только в июне, хотя был поднят еще в апреле по настоянию главного корабельного инженера Петербургского порта Д. В. Скворцова.

Составленная в соответствии со спецификацией „Богатыря" ведомость заказа брони на крейсера отечественной постройки снова подверглась существенной корректировке. Толщина броневых плит подачных труб башен уменьшалась с 75 до 73 мм с целью уменьшения перегрузки


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
23
11
12
13
10
14
15
16
4
17
18
3
19
О.Л.
О.Л.
128
120
110
100
90
82
65
58
50
40
30
24
20
12
6
2
37
36
24
25
35
25
34
27
17
33
23
32
30
31
27
30
29
24
28
27
26
25
24
23
22
21
20
2
39
30°
2
60°
60°
60°
60°
38
41
60°
60°
60°
60°
40
18
3
19
90°
18
39
90°
30°
30°
9
18
39
42
41
39
18
2
30°
90°
39
30°
90°



Общее расположение крейсера „Олег". Продольный разрез, вид сверху и план верхней палубы.
Поперечные сечения — см. на стр. 84 и 88.

1 — салон командира; *2* — 47-мм орудие; *3* — шпиль и приводная брашпильная машина; *4* — шахта элеваторной подачи 75-мм патронов; *5* — главный компас; *6* — командирская рубка; *7* — штурманская рубка; *8* — грузовая стрела для подъема парового катера и электролебедка; *9* — коечные сетки; *10* — вентиляционная шахта; *11* — радиорубка; *12* — прожекторы на подвижной тележке на среднем поперечном мостике; *13* — угольная яма; *14* — ходовая рубка; *15* — боевая рубка; *16* — лазарет; *17* — шахта элеваторной подачи 47-мм патронов; *18* — 75-мм орудие; *19* — кран-крамбол; *20* — мокрая провизия; *21* — цепной ящик; *22* — рефрижераторная машина; *23* — пародинамомашина; *24* — погреб 152-мм боеприпасов; *25* — погреб 47-мм патронов; *26* — погреб 64-, 47- и 37-мм патронов; *27* — шахты подачи 152-мм боеприпасов; *28* — центральный пост; *29* — боевой перевязочный пункт (операционная); *30* — котельное отделение; *31* — отделение подводных минных (торпедных) аппаратов; *32* — машинное отделение; *33* — упорный подшипник; *34* — погреб 152- и 37-мм боеприпасов; *35* — погреб 75-мм патронов; *36* — румпельное отделение; *37* — провизионные погреба; *38* — продольный мостик; *39* — 152-мм орудие; *40* — выстрел; *41* — пулемет, установленный на коечных сетках; *42* — горловины для погрузки угля; *43* — ростерные бимсы (для установки шлюпок над верхней палубой) с подвесным рельсом для беседок с патронами; *44* — скос броневой палубы; *45* — коффердам, наполненный пробкой; *46* — положение предполагавшегося по проекту №5 (1906 г.) броневого пояса толщиной 50,8 мм; *47* — скуловой киль; *48* — коридор для переходов из кормового котельного отделения в среднее.

крейсера. Крепление этих плит вместо примененных на „Богатыре" накладок осуществлялось (по примеру башен строившихся броненосцев типа „Бородино") при помощи сплошных по высоте трубы стоек, обеспечивавших „индивидуальное крепление каждой плиты и более надежное их соединение с палубами". Для приближения к возможностям Обуховского и Ижорского заводов решено было верхние два яруса брони подачных труб разбить не на три, как на „Богатыре", а на четыре плиты. Это облегчало изготовление плит — упрощало гибку: требовалось придать плите меньшую стрелку погиби.

Вместо двух слоев судостроительной стали толщиной по 17,5 мм, предусмотренных спецификацией „Богатыря" для задних и боковых стен каземата, Д. В. Скворцов еще в апреле предлагал принять равнопрочную конструкцию из 17-мм брони того же качества, что и палубная, поставив ее на стальную рубашку толщиной 10 мм. Теперь решили сделать еще лучше и для задних стен казематов приняли однослойную нецементированную крупповскую броню толщиной 25,4 мм. Такая броня, приближаясь по качеству к прежней гарвеевской, была на 15% прочнее и давала экономию в весе, которую Д. В. Скворцов предлагал употребить на бронирование элеваторов.

Действительно, несмотря на настояния МТК, на „Богатыре" с разрешения управляющего морским министерством 8 из 12 элеваторов остались незабронированными. Теперь этот недостаток устранялся: 26,9 т, отведенных в нагрузке для защиты элеваторов, с добавлением 6,43 т, сэкономленных по предложению Д. В. Скворцова, позволяли прикрыть 1,4-дюймовой броней все 12 элеваторов.

Боевые рубки на „Олеге", „Кагуле" и „Очакове" предлагалось выполнить по новому чертежу МТК с увеличенной, против „Богатыря", длиной (3962 мм вместо 3886 мм). Трубу для защиты приводов под боевой рубкой предлагалось выполнить цельной. Частично изменялось расположение стыков вертикальной брони вращающихся частей башен; для устранения возможности заклинивания дверей, стыки отодвигались от них; стык передних плит совмещался с амбразурой. Крепление плит между собой „в зуб", примененное на „Богатыре", заменялось более простым (очевидно, в интересах заводов) — при помощи накладок.

В соответствии с этими новыми требованиями было необходимо срочно перерабатывать чертежи казематов, элеваторов и башен.

Ведомости заказа вертикальной брони передавались Петербургскому порту — для „Олега" и в ГУКиС — для „Очакова" и „Кагула". Ижорский завод, получив заказ, обещал поставку передних плит бронирования казематов через 1,5 года после доставки их шаблонов и чертежей: уже одно это ставило под угрозу все расчеты на введение крейсеров в строй в 1903 г.

Принимая заказ на броню элеваторов (срок — пять месяцев от момента получения чертежей), Ижорский завод соглашался на обрезку плит (толщина 35 мм) только ножницами, без требуемой строителем чистовой строжки кромок, сверления отверстий под крепеж и поставки самого крепежа. Пришлось просить завод хотя бы обеспечить прямолинейность обрезаемых кромок и выдержать допуск по ширине не более 8 мм.

Рухнули надежды и на скорое получение плит внутренних стенок казематов. Их ввиду простоты формы и малой толщины (25,4 мм) завод обещал доставить к июню, но при условии приемки без испытания стрельбой. Однако МТК надумал-таки испытать их в партии с плитами брони элеваторов (35 мм) и задних стенок казематов (25,4 мм). Контрольную плиту из партии выбрали 2 августа, а в Севастополь после испытания партия прибыла только 3 ноября 1903 г.

В октябре Ижорский завод прокатал и частично уже гнул по шаблонам плиты передних стенок казематов ,,Очакова''. Но и они могли застрять из-за включения их в одну партию для испытания стрельбой с плитами подачных труб башен всех трех крейсеров. Между тем ни один из строителей шаблонов для гибки труб еще не присылал. Тогда Янковский предложил решение, которое, конечно же, должно было бы родиться в Главном адмиралтействе: соединить в одну партию все находящиеся на выходе 24 плиты казематов и ,,Очакова'' и ,,Олега'', а все остальные, лежащие без движения, испытывать позже отдельно. Возражений не было. Однако и это принятое не сразу и потому запоздавшее решение не помогло. Ни в начале, ни в конце 1904 г. ,,Очаков'' своих плит так и не получил.

Башенные установки стали очередным камнем преткновения, разбившим мечты командования увидеть крейсер под андреевским флагом если не в 1903, то в 1904 г.

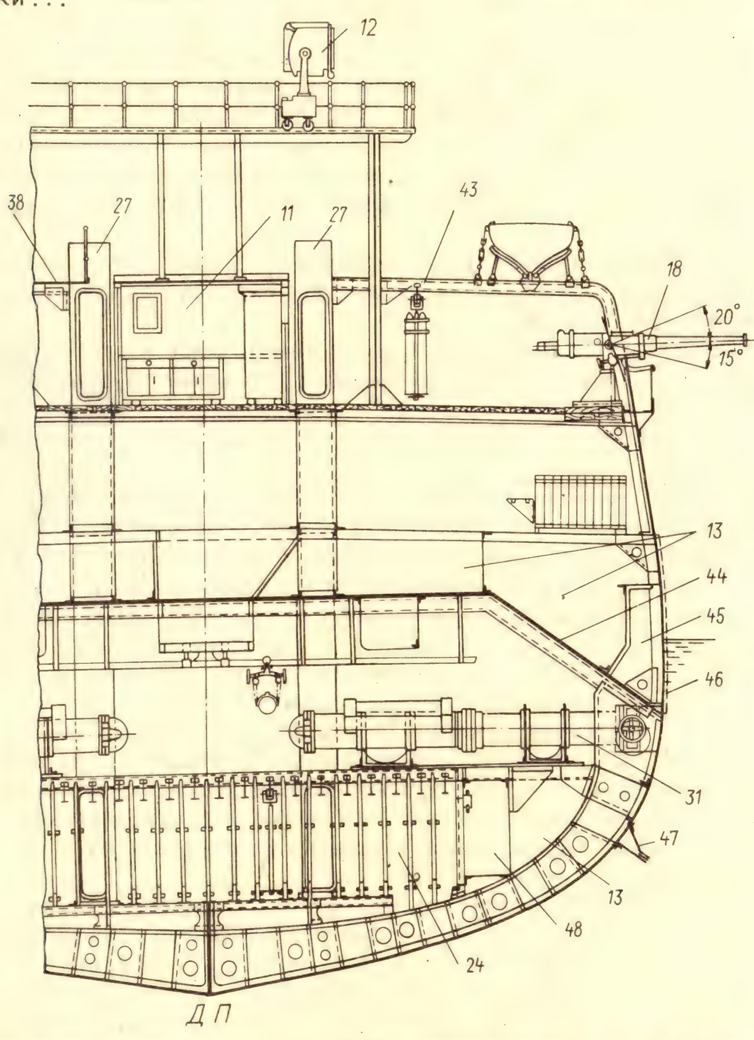
Орудийные башни, определившие новаторский архитектурный тип ,,Богатыря'', приживались на крейсерах с огромным трудом. Появление их вызвало определенные изменения в отработанной конструкции и технологии, а в конечном счете – привело к немалым затруднениям при постройке.

Главной бедой опять-таки было позднее получение чертежей. Отсутствие чертежей башен не позволяло разрабатывать чертежи подкреплений корпуса, делать заказ стали и брони подачных труб, вести другие связанные с ними работы. Ожидавшиеся в декабре 1902 г. чертежи прибыли лишь в марте следующего года. Выполненные частью для ,,Олега'', а частью для ,,Богатыря'', они опять-таки нуждались в переработке в соответствии с расположением на ,,Очакове'' и последними требованиями главного инспектора морской артиллерии. В частности, боевую рубку и детали ее крепления следовало заказывать по чертежам ,,Олега'', а фундамент под катками башен – по чертежам ,,Богатыря'', но без отверстий в рубашках. Толщину стоек крепления брони подачных труб выше броневой предлагалось уменьшить до 5/16 дюйма, а боковые стойки кормовой башни ниже броневой палубы довести для облегчения сборки только до платформы.

Получив, наконец, рабочие чертежи подачных труб, спешно начали их разбивку и сборку из двух слоев имевшейся при строении полудюймовой стали. Но уже 24 марта работы пришлось прекратить: новым журналом МТК вместо двухслойной обшивки труб (ее разрешили оставить только на ,,Олеге'') предлагалось вернуться к прежней конструкции с однослойной рубашкой толщиной 15 мм. Пришлось разбирать уже начатые рубашки, делать новый заказ стали, но эта сталь, заказанная к 10 мая,

прибывает, несмотря на все просьбы об ускорении поставки, лишь в конце июля.

На авральную сборку труб в корпусе крейсера брошены лучшие рабочие, но им в тесных подбашенных отсеках при одновременном проведении еще и других сборочных работ трудно развернуться в полную силу. При самой напряженной работе сборка труб занимает полтора месяца. Можно, наконец, начинать снимать шаблоны для брони. И тут — новая накладка: прибывают с Обуховского завода давно ожидающиеся погоны для горизонтальных и вертикальных катков. Их установка — забота первоочередная. Отложив работу с трубами, строитель бросает все силы на катки . . .



Общее расположение крейсера „Олег". Поперечное сечение по шп. 68 (см. в нос). Обозначения — см. продольный разрез на стр. 80–81

В завершающую стадию вступала и подготовка к установке башен В конце октября погоны кормовой башни уже были установлены, заканчивалась сверловка, начинали готовиться к клепке. С помощью ожидавшегося из Петербурга станка Металлического завода рассчитывали за две недели – к 23 ноября –закончить расточку погонов кормовой башни, а к середине декабря –носовой. После этого можно было бы ставить башни, но они готовы не были.

Еще 31 июля 1903 г., т. е. заблаговременно, главный командир Черноморского флота Н. И. Скрыдлов просил ГУКиС первые же две башенные установки, изготовленные Обуховским заводом, передать именно на ,,Очаков''. Для него же в первую очередь должны были быть изготовлены и сами орудия (всех калибров, т. е. 152, 75 и 47 мм).

Две первые башни Обуховский завод обещал сдать в первой половине ноября (остальные четыре – в первых числах марта 1904 г.), но начальник завода предполагал передать их не ,,Очакову'', а ,,Олегу''. Это означало, что строителям черноморского крейсера придется ожидать башни до марта. С учетом того, что сборка их на корабле займет около двух месяцев, надежды сдать корабль в срок не оставалось. Н. И. Скрыдлов продолжал настаивать на своем предложении, мотивируя тем, что ,,Очаков'' осенью 1904 г. должен принять участие в праздновании 50-летия обороны Севастополя и в ,,высочайшем смотре''. Был использован и тот довод, что ,,Олег'' спущен позже ,,Очакова'', и уже поэтому нет никаких оснований отдавать ему первые башни.

И все же башни были отданы ,,Олегу''. Сказалось, видимо, опоздание с поставками ,,Очакову'' брони, а главное –политическая обстановка. Отношения с Японией были на грани разрыва. Приоритет в обеспечении готовности был отдан кораблю, строившемуся для усиления тихоокеанской эскадры, а не крейсеру, предназначавшему для запертого проливами Черного моря. Шансов на готовность ,,Очакова'' к вступлению в строй в кампанию 1904 г. практически не оставалось.

§ 17. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ, УСТРОЙСТВА, СИСТЕМЫ

Поставки главных механизмов, брони, орудий и башен были необходимыми, но далеко еще не достаточными условиями обеспечения готовности ,,Очакова''. Чтобы корабль вошел в строй, стал, по классическому определению Ф. Энгельса, сложнейшей фабрикой, воплощающей новейшие достижения техники, на нем следовало установить целый ряд вспомогательных механизмов, развитых систем и устройств, огромное количество различных предметов оборудования и вооружения.

Современная наука неслучайно рассматривает корабль как сложную систему, состоящую из ряда взаимодействующих подсистем: энергетической, вооружения, управления и связи и др. Все эти подсистемы и тогда – в начале XX в. имелись на кораблях, были отражением достигнутого к тому времени уровня развития техники, объектами приложения конструкторской мысли, творческих усилий, организационной деятельности строителя, многих сотен, а в конечном счете и тысяч участвующих в постройке и оснащении корабля людей.

Из разных концов России – от многих казенных и частных предприятий и посреднических контор, от зарубежных поставщиков, включая даже тропический Сингапур, шло все необходимое для ,,Очакова" в Севастополь; шло, претерпевая конструктивные изменения и различные переделки, опоздания и переадресовки, задержки и путаницу при транспортировке. Каждый из многих тысяч заказанных для ,,Очакова" предметов рано или поздно занимал предназначенное ему место, прибавив еще несколько сотых и тысячных долей общего процента готовности корабля. Медленно, но верно приближался тот неуловимый момент перехода количества в качество, когда из удручающего, на первый взгляд, хаоса монтажных и достроечных работ вырисовывается, наконец, удивительное по гармоничности и целесообразности произведение человеческого гения – корабль.

Как же все это выглядело на ,,Очакове"?

Пародинамомашины. Драматическая история их поставки для ,,Очакова" полна превратностей и неожиданностей. Готовность выполнить заказ выразило ,,Центральное электрическое общество" (,,ЦЭО"), но его завод в Москве[1] ,,по Камер-Коллежскому валу у Симонова монастыря" изготовлял только сами динамо, а приводные паровые машины для них следовало заказать отдельно – на Франко-русском заводе в Петербурге. Этих поставщиков и для ,,Кагула", и для ,,Очакова" рекомендовал и МТК. Однако в силу все той же непонятной нам логики заказ отдельно для ,,Очакова" (опять-таки с немалым опозданием – в конце января 1903 г.) был дан на динамо – рижскому заводу ,,Унион", а на паровые машины – Черноморскому механическому и котельному заводу ,,Общества механического производства в Южной России".

А затем пошли обычные многочисленные неувязки. ,,Унион" в течение полугода (!) добивался быстрейшего утверждения разработанных им чертежей и ответа на возникавшие во множестве вопросы (в марте он еще не знал, кто делает паровые машины). Показательно, что, выполнив заказ – отправив 10 февраля 1904 г. готовые динамо в Севастополь, завод целое лето из-за бюрократических проволочек не мог добиться выплаты положенной по контракту суммы.

Строитель Янковский при всей его энергии и настойчивости девять месяцев не мог выбить чертежи фундаментов паровой машины – Черноморский завод, выполнявший агрегатирование пародинамо, безнадежно запаздывал. Лишь в конце июля 1904 г. агрегаты в сборе были готовы на заводе, но случившийся в это время большой пожар чуть не полностью уничтожил пять из них; шестая, находившаяся в другом здании, случайно уцелела. Поврежденные машины рассчитывали исправить – назывался даже срок 1 января 1905 г., но, видимо, ничего из этого не вышло, поскольку в марте из Кронштадта привезли пять динамомашин с двигателями производства другого завода – ,,Феникс".

Рулевое устройство. Из заказанных Ижорскому заводу трех комплектов рулевого устройства самый ранний срок исполнения был назначен

---

[1] Ныне ,,Динамо" им. С. М. Кирова – один из крупнейших заводов электропромышленности СССР.

для „Очакова" – 15 октября 1903 г. Главному командиру Черноморского флота этот срок, однако, показался „рискованным". Стремясь ускорить работы, он дал указание изготовить устройство силами самого Лазаревского адмиралтейства с использованием чертежей, разработанных Ижорским заводом. Наряд Ижорскому заводу был отменен ГУКиС без всяких возражений.

Сложившаяся при постройке трех крейсеров типа „Богатырь" практика индивидуального проектирования каждого „серийного" корабля по отдельности получила еще одно яркое проявление. Решение адмирала было опрометчивым. Отказ от услуг специализированного предприятия означал распыление заказа многочисленных деталей сложного устройства между разными изготовителями. Неизбежные при этом несогласованности и недоработки затянули выполнение работ на еще больший срок, чем назначал Ижорский завод.

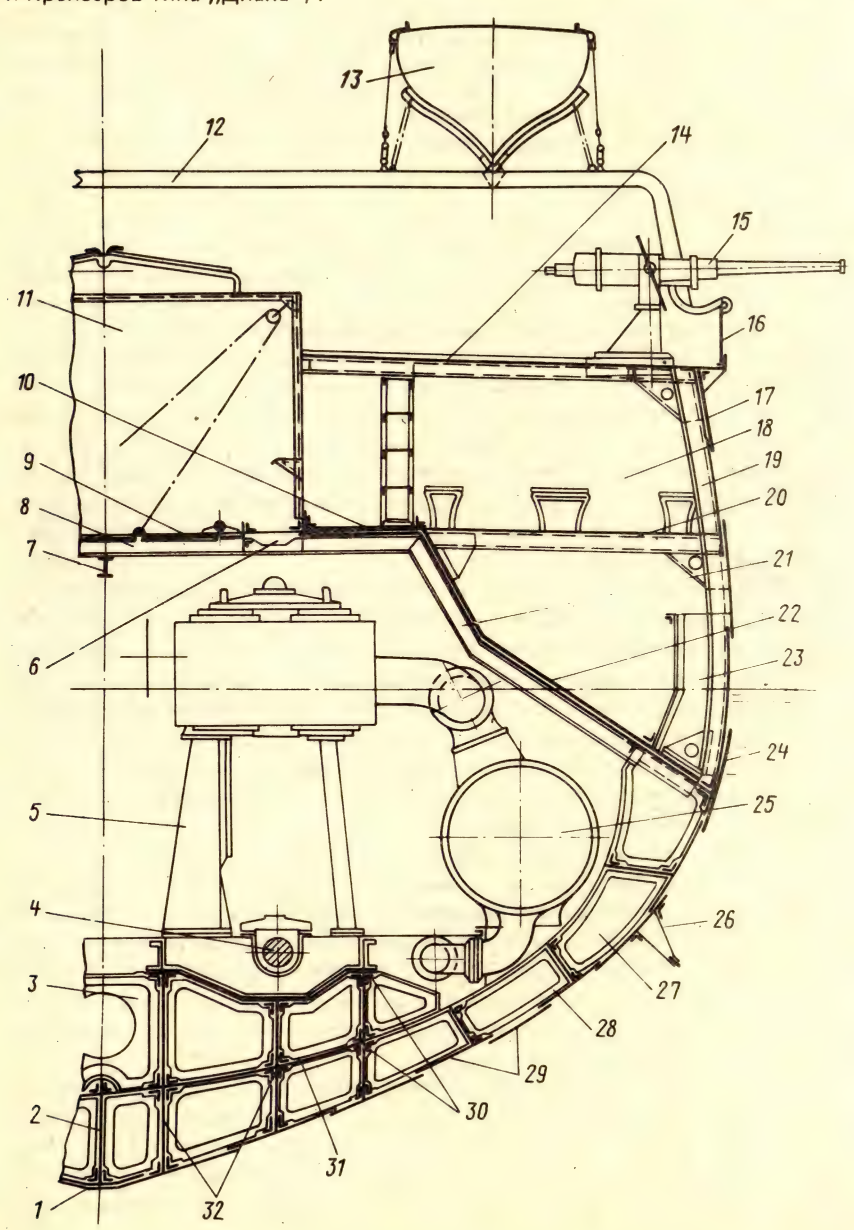
Начавшееся от нуля проектирование устройства повторило в миниатюре опыт проектирования корабля в целом. Немудрено, что только в апреле 1903 г. строитель смог составить ведомость заказа стальных литых деталей рулевого привода, для которых ввиду отсутствия в адмиралтействе стального литейного производства приходилось искать контрагентов на стороне. Нормальным путем последовали „запросы на конкуренцию". В конце мая Екатеринославский завод, назначивший, по сравнению с Путиловским, более выгодные для казны условия, получил заказ на „россыпную", можно сказать, партию деталей устройства общим весом около 5 т. Отдельный заказ пришлось затем давать на ряд кованых деталей, которые не успела бы изготовить заваленная работами портовая кузница. Чего стоила затем сборка, доводка и притирка этих разношерстных деталей – представить нетрудно.

В начале июля электротехнику Черноморского флота В. Ф. Нейману были посланы в Николаев чертежи расположения электродвигателя для рулевого привода и чертеж изготовляемых в адмиралтействе деталей передачи от двигателя к рулевому приводу. На основании этой документации он должен был разработать чертеж расположения электродвигателя, заказанного минным мастерским Николаевского порта. На эти же мастерские возлагалось и изготовление станины и приводных шестерен. Для выбора схемы электрического рулевого управления В. Ф. Нейману пришлось поехать в Петербург.

Новинками техники были тогда предлагавшиеся петербургскими фирмами системы Дюфлона и „Симменс и Гальске". Обе эти системы воплощались на строившихся броненосце „Князь Суворов" и крейсере „Аврора". Опыт натурной сопоставительной проверки этих двух систем МТК (журнал от 17 февраля 1903 г.) решил предпринять и на черноморских крейсерах. В соответствии с этими указаниями В. Ф. Нейман разработал технические условия на обе схемы и 19 июля послал в обе фирмы запросы об условиях поставки.

К осени 1903 г., несмотря на неоднократные напоминания строителя (контрактный срок истекал 1 ноября), в готовности была лишь часть поковок и отливок, заказанных Екатеринославскому заводу. Многих из самых нужных деталей не хватало еще и в январе. В итоге напряженной работы к испытаниям в 1905 г. успели приготовить только паровой рулевой привод.

Шпили и шпилевая машина. Заинтересованный в серийном производстве и стандартизации своих изделий Ижорский завод предложил, как это было сделано и при поставках шпилей для ,,Князя Потемкина-Таврического'', заменить на крейсерах типа ,,Богатырь'' паровые приводы всех шпилей электрическими (по примеру принятых для броненосца ,,Ослябя'' и крейсеров типа ,,Диана'') .



Ответ был несколько странным. Решили ограничиться электроприводами только для кормовых шпилей, а носовую шпилевую машину оставить с паровым приводом.

Заказ и разработка предписанных МТК для всех трех крейсеров кормовых электрошпилей опять-таки развернулись самостоятельно в Петербурге, Севастополе и Николаеве. Помог делу и здесь Ижорский завод. Начальник его в ноябре 1903 г. докладывал в ГУКиС, что ему дан наряд на кормовой электродвигатель для „Олега", но, наверное, и на „Кагул", и на „Очаков" тоже будут нужны такие шпили? Не прошло и трех месяцев, как из МТК ответили, что, действительно, поскольку упомянутые корабли строятся „по чертежам крейсера „Олег", на котором имеется кормовой электрический шпиль", то надо и для них заказать такие же шпили, но только не совсем такие, а непременно последнего образца — „с приспособлениями для изменения скоростей вращения шпиля в соответствии с указанием минного отдела МТК". 17 февраля 1904 г. соответствующее указание ГУКиС было отправлено капитану над Севастопольским портом, и еще позже — строителю „Очакова". Так, целесообразное, разумное решение было все-таки принято. Но сколько же было потеряно времени!

Сколько лишней работы прибавляла строителям флота беспризорность, если так можно сказать, тогдашней системы проектирования кораблей, как не доставало этой „системе" разумного централизованного начала! Чего стоили одни волевые инициативы сменявших один другого главных командиров Черноморского флота: Н. В. Копытова, С. П. Тыртова, а теперь и Н. И. Скрыдлова. Достаточно будет сказать, что последний совершенно неожиданно вмешался и в обсуждение вопроса о шпилях — дал категорическое указание „на вновь строящихся судах иметь вместо электрических паровые брашпили".

Общее расположение крейсера „Олег". Поперечное сечение по МО и конструкция корпуса в районе машинного фундамента (шп. 91, см. в нос)

1 — двойная наружная обшивка днища; *2* — вертикальный киль; *3* — лист машинного фундамента; *4* — коленчатый вал; *5* — главная паровая машина; *6* — броневой колосник (вентиляционные жалюзи); *7* — карленгс; *8* — бимс горизонтального участка броневой палубы; *9* — броневая крышка (с приводом подъема талями); *10* — двухслойная броневая палуба (горизонтальный участок); *11* — легкий кожух машинного отделения; *12* — ростерный бимс; *13* — паровой катер на рострах; *14* — бимс верхней палубы со стальным и деревянным настилами; *15* — 75-мм орудие на верхней палубе; *16* — фальшборт с вырезом для орудия; *17* — ширстрек (с дополнительным накладным листом); *18* — баня команды; *19* — шпангоут; *20* — бимс промежуточной палубы и ее стальной настил; *21* — бимс гласиса; *22* — скос броневой палубы (из двух слоев); *23* — бортовой коффердам; *24* — накладной лист усиления узла притыкания броневой палубы к борту; *25* — главный холодильник; *26* — скуловый киль; *27* — бракета водонепроницаемого флора; *28* — заварная рамка (обделочный угольник по периметру водонепроницаемого флора); *29* — листы обшивки (соединение по пазам — внакрой без фланжировки с установкой полос на толщину „верхнего" листа по набору); *30* — продольный обделочный угольник крепления стрингеров и балок машинного фундамента; *31* — настил внутреннего дна; *32* — основные и дополнительные днищевые стрингера под машинным фундаментом.

Видимо, объяснять адмиралу, что паровая машина — вчерашний день, не решились. Пришлось деликатно докладывать, что выполнение его указания осложнено тем, что для „Очакова" Николаевский порт уже заканчивает фундаментную платформу, приводы и механизмы управления для электродвигателя, да и сам электродвигатель с разрешения предшественника адмирала заказан фирме „Сименс и Гальске" и, более того, уже готов. Тогда только последовала резолюция Н. И. Скрыдлова: „Оставить заказ на электрический шпиль в силе".

Не следует думать, что все прошло так гладко. В марте 1904 г. электрическую мастерскую Николаевского порта освободили от всех работ по изготовлению электрошпиля для „Очакова". Заказ на него, как уже упоминалось, передали Ижорскому заводу со сроком поставки в сентябре, но из-за неизменной волокиты с ответами на вопросы завод смог приступить к работам лишь в мае и срок готовности шпилей перенесли на 1 декабря.

Якоря, цепи, дельные вещи. Заказы на якоря, цепи, паровой шпиль, битенги и стопора Легофа были даны Ижорскому заводу нарядом ГУКиС в апреле 1901 г.

Если командир „Богатыря" сумел добиться у МТК разрешения на целый ряд подсказанных практикой отступлений от утвержденной спецификации (таких, как увеличенный с 4 до 4,3 т вес якорей; перенос одного запасного якоря с носа в корму с заменой его цепи стальным тросом; отказ от верпов и т. п.), то Ижорскому заводу никаких изменений не разрешили.

Спецификация якорного устройства включала в себя: два становых и два запасных стальных якоря системы Холла (со штоком) весом каждый по 4000 кг; стоп-анкер и верп адмиралтейской системы весом соответственно 1000 и 500 кг; цепи калибром 54 мм — две становые длиной по 270 м и две запасные по 180 м. Как ни странно, моряки все-таки получили якоря увеличенного против спецификации веса (фактически 4,63 и 4,66 т). В сентябре 1902 г. все якоря и цепи уже поступили на „Очаков".

По дополнительному наряду тот же Ижорский завод изготовлял для „Очакова" 8 кнехтов и 96 бортовых откидных леерных стоек, а также железные кованые наголовники и башмаки к пиллерсам.

Два литых стальных якорных клюза по техническим условиям, разработанным строителем, изготовлял Екатеринославский завод в Горяиново (на конкуренцию вызывались также Брянский сталелитейный и Московский металлический заводы). Готовые клюзы, имевшие вес 4,96 т, приемная комиссия порта придирчиво испытывала — измерением предела прочности металла (42,5—58 кгс/мм^2), сбрасыванием на утрамбованный грунт с высоты 4,5 м, на монолитность отливки — на звук, ударами ручника.

Екатеринославскому же заводу, уже зарекомендовавшему себя отливками штевней, поручили и поставку шести комплектов палубных клюзов (три больших — по 60 пудов весом каждый и три малых — по 38 пудов) для верхней и промежуточной палуб и восьми комплектов киповых планок с роульсами, медными втулками и всеми другими деталями.

Большую номенклатуру дельных вещей выполняли мастерские Севастопольского порта. Так, несмотря на неожиданную рекомендацию ГУКиС по поводу того, что „хозяйственнее" было бы все иллюминаторы изготовить на Ижорском заводе, имевшем обширные запасы лома меди, главный корабельный инженер решил оставить эту работу за портом. Судостроительная, слесарно-сборочная, кузнечная, железокотельная и литейная мастерские порта изготовили для „Очакова" 22 двери для подачи угля к котлам; 7 светлых люков на верхней палубе, баке и юте; 8 кингстонов водоотливной системы; 16 шлюпбалок; 6 командных самоваров; 5 медных ванн; горловины в продольных переборках угольных ям; 14 букв названия и марки углубления корабля; все сходные трапы и детали („приборы") для комплектации в сборе лацпортов для погрузки угля, крышек люков броневой палубы, вооружения мачт и т. д.

Водоотливная система. Весь сложнейший комплекс этой важнейшей корабельной системы, определявшей непотопляемость корабля, для „Очакова" разрабатывался заново. Не было и речи о строгом ее осуществлении по отработанным и выверенным чертежам „Богатыря". Комплекта этих чертежей не было. Они россыпью и в разное время поступали в Севастополь в соответствии с запросами строителя. Только путь их был одинаков: из МТК или из ГУКиС направлялось предписание командиру „Богатыря" в Штеттин, через месяц – другой отдельные чертежи приходили для копирования в Петербург, а оттуда некоторые из них попадали к строителю. Но и для этого от Янковского требовалась недюжинная выдержка и настойчивость. Тем же методом „вытягивания" сведений из проекта „Богатыря" хотя бы только „для соображений при заказе" к маю 1902 г. определился и состав водоотливных насосов: на каждое котельное отделение по два с „отливной способностью" 500 т/ч и по одному впереди и позади отсеков котельного отделения – по 400 т/ч.

Примечательно, что и здесь заказ на электродвигатели делался отдельно. Отливные насосы системы Стона традиционно поставлял Ижорский завод, но почему-то насосов требуемого строителем типоразмера – с отливным патрубком диаметром 180 мм – он не производил. Пришлось довольствоваться меньшими насосами, заказав их московскому заводу Густава Листа. Тем же путем вызова на конкуренцию портовая контора заказала Екатеринославскому заводу (его цена оказалась чуть ли не втрое меньше запрошенной петербургским „Фениксом") и три требовавшихся для „Очакова" паровых поршневых насоса производительностью 30 т/ч; 1 марта в Москве подписали соответствующий контракт с „ЦЭО" на поставку восьми электродвигателей закрытого типа (срок сдачи 1 августа).

В июне 1903 г. с извинениями за опоздание Густав Лист свои насосы прислал, а „ЦЭО", до конца года не приславшее ни безнадежно опаздывавших двигателей, ни неустанно требовавшихся строителем их рабочих чертежей, на запросы из Севастополя вовсе не отзывалось. Затем последовали новые накладки и в конечном счете раздробленность заказа и нерадивость поставщиков сорвали готовность водоотливной системы более чем на год.

Системы вентиляции, отопления, водопровода. Вентиляция корабельных помещений как один из элементов обеспечения обитаемости личного состава приобрела особое значение с началом броненосного судостроения. Вместо обширных, открытых с носа и до кормы и достаточно легко вентилируемых естественным путем батарейных и жилых палуб парусных кораблей появилось множество изолированных и наглухо закрывающихся по тревоге отсеков, от судостроителей требовалось теперь обеспечивать в них непрерывное принудительное обновление воздуха.

Капризная, практически никогда не работающая с расчетными параметрами вентиляция на протяжении всего дореволюционного броненосного судостроения вызывала дружные нарекания чуть ли не всех командиров кораблей. Понятно, что в проекте каждого нового корабля эта система привлекала пристальное внимание МТК, стремившегося к постоянному ее совершенствованию.

В рассматриваемый период в МТК надзор за системами вентиляции, в числе других своих обязанностей, осуществлял известный специалист — инспектор кораблестроения Н. Е. Титов. По его инициативе еще в 1898 г. при рассмотрении чертежей броненосца „Пересвет" МТК установил основные принципы проектирования вентиляции на всех последующих кораблях (журнал МТК № 123). Этот документ соответственно корректировался и уточнялся по результатам испытаний вступавших в строй кораблей.

В частности, при разработке чертежей вентиляции для „Олега", „Кагула" и „Очакова" предлагалось руководствоваться принятым в русском флоте принципом искусственного нагнетания воздуха в нижние части вентилируемых помещений и естественного удаления воздуха через трубы у подволока; эти трубы следовало располагать возможно дальше одну от другой. В отделениях боевых пародинамомашин кроме нагнетательных вентиляторов требовалось установить также и вытяжные — с приемными трубами, оканчивающимися по возможности непосредственно над паровыми цилиндрами. Система вентиляции машинных отделений и патронных погребов, примененная на „Богатыре", была признана отвечающей всем современным требованиям и рекомендовалась для применения на однотипных крейсерах. Требовалось только изменить диаметры вытяжных труб в некоторых группах погребов, чтобы обеспечить заданную периодичность обмена воздуха.

Эти требования и легли в основу проектирования вентиляции „Очакова".

Чертежи расположения систем парового отопления и водопровода на „Очакове" были разработаны самим строителем. Поставку и монтаж на корабле этих систем по традиции поручали частным контрагентам, из которых наиболее авторитетной считалась петербургская фирма Р. Кольбе. Обладая большим опытом и обширным штатом рабочих, фирма монтировала системы отопления и водопровода на всех новых кораблях Балтийского флота и на значительной части черноморских, включая и броненосец „Князь Потемкин-Таврический". При сдаче систем на этом броненосце выяснилось, что для возможности регулировать температуру

в помещениях все паропроводные трубы вне батарей отопления необходимо обшивать изолирующим материалом: из-за большой протяженности неизолированных труб получалось, что отоплялись не те помещения, которые требовалось. Работа по изоляции труб асбестом была, как и на „Потемкине", признана сверхконтрактной и оплачивалась отдельно.

Практически все спецификационные требования, начиная от давления в системе (17,9 атм) и кончая медными полированными кожухами над паровыми трубами в кают-компании и в коридорах офицерских кают, были фирмой выдержаны. Что касается срока, то случай редкий — сорвал его не исполнитель, а заказчик: из-за множества опозданий контрагентских поставок и монтажных работ корабль оказался к установке и монтажу системы в назначенное строителем время не готов.

§ 18. ОБОРУДОВАНИЕ И ПРИБОРЫ

Несмотря на заблаговременно начатую подготовку, известную стандартизацию корабельного оборудования и широкий круг конкурирующих контрагентов, почти все заказы выполнялись с опозданием. Причиной тому были не подкрепленные соответствующими конструкторскими разработками нововведения МТК, неповоротливость портовых канцелярий и ограниченные технические возможности отечественных предпринимателей, хотя эта область производства и была, казалось бы, хорошо освоенной и быстро развивающейся.

Оборудование помещений и палуб. Первые затруднения вызвало принятое ранее и само по себе довольно прогрессивное решение МТК о применении на кораблях только металлической мебели. Образцов такой мебели разработано, однако, не было. Конструкцию мебели, заказанной для крейсера „Варяг" в Америке, видимо, осваивать было некому. Тем не менее начальник ГУКиС еще в марте 1901 г. потребовал от строителей крейсеров представления ему ведомостей для заказа предусмотренной решением МТК металлической мебели. Но прошло два года, и выявившееся отсутствие чертежей типовых образцов металлической мебели заставило МТК специальным докладом управляющему морским министерством просить о замене ее для „Кагула" и „Очакова" деревянной.

Дебатировавшийся уже много лет вопрос о замене традиционных дубовых стульев более легкими все откладывался и откладывался до особого решения Адмиралтейств-совета, поэтому строитель „Очакова", не имея времени ожидать, просил начальство разрешить ему заказ для крейсера 72 венских буковых стульев и „обычной" деревянной мебели для 21 одноместной офицерской каюты и пяти кают старших боцманов и кондукторов. Обивка требовалась из шагреневой кожи (по примеру „Потемкина" ее заменили дермитом), набивка — волосом.

Вместо традиционных конторок для офицерских кают (они требовались по обязательному „Положению о снабжении судов по шкиперской части", но типовых чертежей их, как выяснилось, за 22 года так и не удосужились выпустить) пришлось, по примеру петербургских строителей, заказывать подвесные письменные столы. Постоянные письменные столы полагались только ревизору и старшему механику.

Умывальники успели заказать порту по образцам, избранным для броненосца „Князь Потемкин-Таврический". Кстати сказать, строителю

броненосца А. Э. Шотту стоило почти трех лет мало понятных современному, привыкшему к стандартизации читателю, изнурительных поисков чертежей и образцов в МТК, ГУКиС и портовых конторах обоих морей! Типовые образцы металлических умывальников оказались таким же мифом, как и конторки. С разрешения главного командира Черноморского флота решили делать их дубовыми: 39 штук для ,,Потемкина'', 28 – для ,,Очакова''. Заказ получил севастопольский мастер Карл Акстман.

Ему же после тянувшейся почти год процедуры вызова на конкуренцию основных мебельных фабрикантов России достался и весь заказ на мебель для ,,Очакова''. Ее тоже делали по образцам ,,Потемкина''.

Не сразу определился вид изоляционного материала для зашивки помещений. Помимо длительное время испытывавшегося на флоте и принятого на броненосце ,,Три Святителя'' оригинального материала – ,,протектора'' (вроде нынешних древесно-стружечных плит), предложенного инженером А. Лишиным, в ходу были такие покрытия, как ,,уралит'', американская прессованная бумага и прессованная (под давлением 200 атм) пробка. По примеру А. Э. Шотта строитель ,,Очакова'' выбрал пробку. С учетом указаний МТК по опыту постройки ,,Богатыря'', Н. И. Янковский предусмотрел изоляционную зашивку не только в офицерских каютах, но и в помещениях команды (в виде тонких железных листов, обшитых со стороны борта пластинами пробки).

Интересно отметить, что на ,,Кагуле'' выполнявший изоляционные работы Николаевский судостроительный завод отдал предпочтение ,,лапидиту''. Это была застывающая мастика, изобретенная где-то за границей и, как гласила реклама, ,,привилегированная во всех культурных странах''. Поставлял лапидит Одесский завод изолирующих материалов ,,Акционерного общества Эд. Арпс и К°'' (отделения в Москве и Петербурге, фабрика для переработки сырья в Синесе, Португалия). По отзыву командира крейсера ,,Аврора'' капитана 1 ранга И. В. Сухотина, примененная на его корабле мастика не боялась вибрации и была нечувствительна к действию масла; ни общая ходовая, ни местная вибрация корабля от работы динамо-машин трещин в лапидите не вызывала. И все же Н. И. Янковский, рассмотрев образцы покрытия и изучив конструктивные узлы его крепления с корпусом, пришел к выводу, что лапидит – по своей хрупкости не выдержит сотрясений от стрельбы; по весовым показателям он в большинстве случаев, а по теплоизолирующим свойствам – всегда уступает прессованной пробке. На заказе именно пробки он и настаивал.

Заказ на 1291 плиту размерами 1 х 0,5 м был выдан Полюстровскому заводу Н. В. Шмеллинга в Петербурге.

Очень важным был и вопрос о выборе покрытия стальных палуб и платформ в местах постоянной работы или обитания экипажа. На прежних деревянных кораблях сама древесина обеспечивала и достаточно комфортные условия обитания и хорошую теплоизоляцию, благодаря чему даже при постройке броненосных крейсеров 80-х годов верхнюю палубу по-прежнему набирали из деревянных досок. Однако рассыхание и протечки таких палуб в условиях обильно излучающих тепло кот-

лов, машин и паропроводов заставили и верхние палубы выполнять из стали. А это в связи с отпотеванием и конденсацией влаги потребовало применения специальных средств изоляции.

Для верхних палуб оказалось необходимым применить прежний деревянный настил, но поверх стального; для внутренних палуб наиболее гигиеничным средством был признан линолеум.

Обычно наружный деревянный настил набирался из высокосортных сосновых брусьев, но предметом мечтаний каждого командира был дорогой, но зато более долговечный и эффектный настил из тикового дерева. В связи с началом постройки большого флота мысль о переходе к тиковым настилам высказал сам управляющий морским министерством вице-адмирал П. П. Тыртов. Он предложил в виде опыта заказать тиковые доски для броненосца „Князь Потемкин-Таврический". То же решили сделать и на строившихся одновременно с ним черноморских крейсерах. Но и здесь заказ делался самостоятельно для каждого корабля.

На прямой заказ в Сингапуре, как это делал Добровольный флот, не решились. Предложения одесской фирмы А. А. Трапани и петербургской Р. Дитлера сочли невыгодными. После двухмесячных поисков начальник отдела заготовлений генерал-майор Мальцов предложил фирму А. Э. Стельпа, обещавшую поставить доски строго по техническим требованиям строителя („острокантные", прямослойные, без малейших признаков мелкой червоточины) и по умеренной цене 4 руб. 45 коп. за кубический фут со всеми расходами. В феврале 1902 г. доски были отправлены из Сингапура в Одессу на пароходе „Москва", а в мае — в точно обусловленный контрактом срок — 1545 трехдюймовых и 237 3,5-дюймовых досок были предъявлены приемной комиссии Севастопольского порта. Болты для крепления палубного настила (27 440 штук) заказали гораздо ближе — „Донецкому металлическому обществу", но получили их вместо 15 мая, как того хотел строитель, только в июле, так что и работы по установке настила начать вовремя не удалось.

Камбузы, хлебопекарня, опреснители, рефрижераторы. Эти заказы благодаря отработанности конструктивных решений, агрегатной поставке и налаженности производства традиционно сложившимся кругом поставщиков представляли, пожалуй, наименьшие трудности для строителя. Но, увы, и их не удавалось получить в срок.

Камбузы и офицерские плиты Кронштадтский пароходный завод вместо января 1903 г. отгрузил только в июле. Хлебопекарные печи по чертежам Ижорского завода изготовляли мастерские Николаевского порта; задержка оказалась еще больше — около 11 месяцев!

Два холодильника системы петербургского завода Роберта Круга (для опреснения питьевой воды) были доставлены в Севастополь в самом конце 1903 г.

Вопрос об установке на двух черноморских крейсерах рефрижераторных машин и холодильных камер возник по инициативе строителя крейсера „Кагул". Поддержал его и командир Николаевского порта контр-адмирал О. А. Энквист. В специально подготовленном

и довольно убедительном докладе, подписанном вице-адмиралом А. Х. Кригером, подчеркивалось, что для кораблей Черного моря, где климат жаркий, рефрижераторные машины представляются ,,очень полезными, а для предупреждения скорой порчи провизии – необходимыми". В составленном Н. И. Янковским техническом задании и чертежах расположения холодильной камеры предпочтение отдавалось рефрижераторным машинам системы Линде или Холла с питанием от электрической сети.

Работа эта оказалась, однако, напрасной, как и все обсуждения вопроса с моряками. Дело в том, что, несмотря на очевидные достоинства применения холодильных установок, изготовлявших лед ,,значительно проще и дешевле, чем это было раньше", и гарантировавших надежность получения льда в военное время для лечения раненых, управляющий морским министерством несколько лет назад высказался по этому вопросу отрицательно – не согласился на установку рефрижераторов на броненосце ,,Ростислав". Так произошло и на этот раз: на крейсерах, не предназначавшихся для заграничного плавания, рефрижераторы были признаны излишними. На случай же лечения раненых в военное время – считал главный медицинский инспектор флота, – будет дос[illegible]точно установить небольшие ледоделательные машинки. По две та[illegible] машинки на крейсер и заказали петербургской фирме ,,Гранме[illegible] и Траутшильд".

Оборудование погребов боеприпасов и система их подачи. Труд[illegible] на всяком корабле задача целесообразного рассредоточения, надеж[illegible] защиты и достаточно быстрой подачи к орудиям боеприпасов особе[illegible] осложнялась на быстроходных кораблях: котлы, машины и запас уг[illegible] занимали очень много места, все наиболее защищенные помещени[illegible] в центральной части корабля приходилось отводить под энергетическую установку.

С трудом определившееся на ,,Богатыре" расположение погребов было изменено на ,,Олеге" по указанию МТК. Так, из-за тесноты носовые динамомашины передвигали из одного помещения в другое, слишком близкое соседство динамомашин с погребами потребовало принятия особых мер по их теплоизоляции и т. д. Различные предложения, указания и рекомендации МТК не раз заставляли строителя ,,Очакова" менять разрабатывавшиеся им чертежи разветвленной системы хранения и подачи боеприпасов. Практически заново проектировались и все 12 менявших бронирование или заново получавших его элеваторов. Было изменено вызвавшее на ,,Богатыре" ряд серьезных замечаний МТК расположение оказавшихся слишком тесными подбашенных отделений и окружающих их погребов.

Н. И. Янковский еще 30 декабря 1902 г. просил главного корабельного инженера дать заказ на ,,беседки, электрические лебедки, противовесы и рамы" систем подачи и запросить у поставщиков их чертежи. Через полгода пришлось напомнить об этой просьбе. Только тогда из ГУКиС поступили копии соображений МТК о системе элеваторной подачи на ,,Очакове" и ,,Кагуле" и предлагаемые, видимо, в качестве прототипа технические условия на поставку элементов этой сис-

темы для крейсера „Алмаз" и электролебедок образца 1901 г. для элеваторов броненосца „Слава".

В конце августа 1903 г. строитель представил на утверждение разработанные им чертежи: расположения беседок и рельсовых путей для хранения в погребах „Очакова" 152-мм и 75-мм патронов; расположения рельсов для подачи патронов от элеваторов к орудиям на верхней палубе, полубаке и полуюте; рельсовых путей для погрузки 152-мм снарядов в подбашенные погреба на жилой палубе и рельсов для погрузки (через минные порты) мин Уайтхеда к подводным аппаратам. Все чертежи были выполнены в соответствии с замечаниями МТК по „Богатырю", а чертеж путей для зарядки подводных минных аппаратов был типовым, утвержденным МТК.

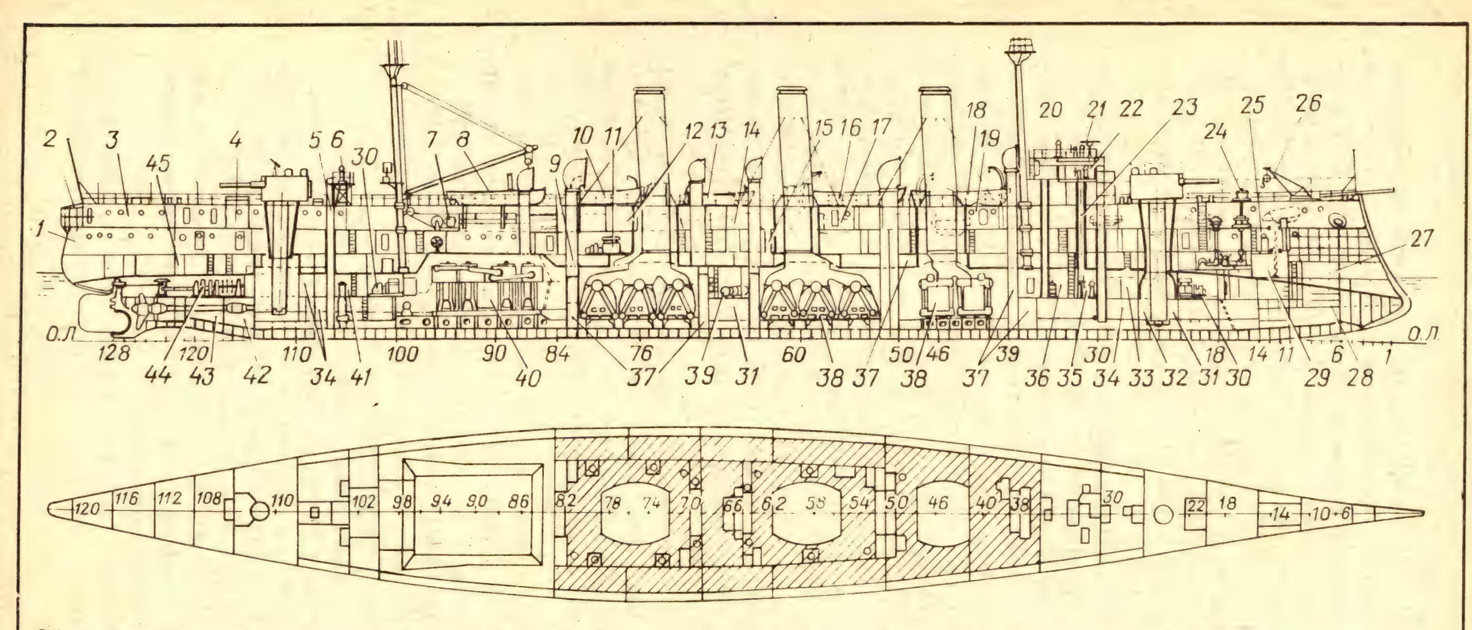
Всего для 17 погребов и 12 элеваторов крейсера требовалось изготовить 20 подъемных противовесных рам 8 типоразмеров, 629 беседок трех типоразмеров для снарядов и патронов, 106 поворотных кругов с креплениями, 22 откидных (качающихся) съемных рельса для перевода беседок в элеваторы при погрузке боеприпасов в погреба и т. д. Из-за отсутствия еще разрабатывавшихся чертежей проводки тросов в элеваторах пришлось просить МТК прислать заказываемые для них тросы (около 1300 пог. м) в бухтах. В ноябре 1903 г. пришлось еще раз просить МТК об ускорении утверждения разработанных строителем чертежей деталей рам, противовесов, беседок и механических приборов. Даже в этих, казалось бы, давно подлежащих стандартизации деталях строители были вынуждены заниматься самостоятельным, отнимавшим время конструированием! (Янковскому, к тому же, приходилось не раз выручать Гайдамовича, отправляя ему копии своих чертежей.)

Не сразу разобрались строители и в сильно осложнившем работу распоряжении ГУКиС о разделении заказа на 12 лебедок с их станциями управления для элеваторов между двумя петербургскими предприятиями – заводом Парвиайнена и „Обществом электромеханических сооружений".

В соответствии с утвержденными МТК чертежами общего расположения погребов главному артиллеристу порта поручили подготовить рабочие чертежи на размещение в них 724 патронов калибром 152 мм и 69 ящиков патронов калибром 47 мм. Но порт, приступавший к вооружению крейсеров Добровольного флота, и без того был „в прорыве". Пришлось соответствующие чертежи просить у строителя „Олега".

Средства навигации, наблюдения, связи. Магнитные компасы – главнейшие и определяющие (вместе с секстанами и хронометрами) средства кораблевождения того времени – поступали на корабли из Главного гидрографического управления. Благодаря деятельности плеяды талантливых, преданных своему делу специалистов, таких, как И. П. Деколонг, К. Н. и Н. Н. Оглоблинские, штурманское дело всегда высоко стояло в русском флоте, компасы отечественного производства ни в чем не уступали иностранным.

Все проекты кораблей проходили рецензирование заведующего компасной частью флота К. Н. Оглоблинского, который настойчиво



Общее расположение крейсера „Очаков" („Кагул") : продольный разрез и план броневой палубы (заштрихован район угольных ям) .

1 — офицерская кают-компания; *2* — балкон; *3* — помещение адмирала; *4* — шахта светлого люка; *5* — шахта элеватора подачи 152-мм боеприпасов; *6* — главный компас; *7* — электрическая лебедка грузовой стрелы; *8* — паровой катер длиной 10,4 м; *9* — вентиляционная шахта; *10* — шестивесельный вельбот; *11* — пародинамомашина; *12* — офицерский камбуз; *13* — шестивесельный ял; *14* — радиорубка; *15* — труба для погрузки угля в угольную яму; *16* — моторный катер; *17* — камбуз адмирала; *18* — двенадцативесельный рабочий катер; *19* — камбуз команды; *20* — штурманская рубка; *21* — дальномер; *22* — боевая рубка; *23* — броневая труба из боевой рубки в центральный пост; *24* — шпили и их приводная брашпильная машина: *25* — канцелярия; *26* — кран-крамбол; *27* — шкиперские запасы; *28* — мокрая провизия; *29* — цепной ящик; *30* — пародинамомашина под броневой палубой и выгородка под ней; *31* — погреб 152-мм боеприпасов; *32* — подбашенное отделение; *33* — погреб мелких патронов; *34* — погреб 75-мм патронов; *35* — центральный пост; *36* — боевой перевязочный пункт; *37* — угольная яма; *38* — котельное отделение; *39* — помещение подводного минного (торпедного) аппарата; *40* — машинное отделение; *41* — выгородка электродвигателя водоотливного насоса; *42* — цистерна бензина; *43* — цистерна пресной воды; *44* — румпельное отделение; *45* — арсенал.

добивался устранения всех возможных помех работе магнитных компасов — воздействия окружающих стальных конструкций, динамо-машин и движущихся масс металла. Все знали: требования компасной части подлежат точному и неукоснительному исполнению.

Установка главного, путевого и боевых компасов в центральном посту, боевой рубке и рулевом отделении „Очакова" выполнялась на основе чертежей их взаимного расположения со штурвалами и другими приборами управления на „Богатыре" и „Олеге", откорректированных в соответствии с указаниями МТК и заведующего компасным делом, сделанными в течение 1902–1903 гг. А указаний накопилось немало. В частности, крышу и пол боевой рубки теперь требовалось изготовлять из специальной маломагнитной стали. Главный носовой компас ставился, по последним указаниям, на крышу специально выполняемой из немагнитного материала (латуни) рулевой рубки, главный кормовой — на типовую, разработанную в компасной части деревянную пирамиду. Компасы в центральном посту и рулевом отделении, как используемые кратковременно, на всех кораблях ставились на настилы из обычной стали.

Основными средствами внутренней связи, помимо передающих команды и ответные сигналы машинных телеграфов, соединявших машинные отделения с боевой и ходовой рубками, служили электрические звонки и переговорные трубы. Разветвленная сеть переговорных труб связывала между собой 94 пункта — боевых поста. Из боевой рубки можно было разговаривать с машинными и котельными отделениями, рулевым отделением, башнями, главнейшими погребами, постами подводных минных аппаратов и т. д.

Гораздо меньшее значение имела только еще развивавшаяся телефонная связь. Сеть телефонной связи „Очакова" полностью соответствовала схеме, утвержденной МТК для „Олега", и состояла всего лишь из 34 номеров. Стоит отметить, что заказ на аппаратуру исполняла мастерская лейтенанта Е. В. Колбасьева, чьи аппараты, по признанию МТК, были тогда лучше зарубежных.

Внешняя связь осуществлялась традиционными, широко применявшимися еще во времена парусного флота средствами — ручным семафором, поднимаемыми на мачте сигнальными флагами и фигурами. Для передачи сигналов по азбуке Морзе и условными положениями относительно горизонта в темное время суток служили „боевые фонари" — сигнальные прожектора. На крейсера заказывали по 6 таких прожекторов диаметром 75 см. Новинкой, по сравнению с „Богатырем", было то, что для двух прожекторов в средней части корабля, между трубами, были установлены поперечные мостики с тележками, обеспечивавшими перекатывание прожекторов с борта на борт.

Новым средством связи становилось радио. Для возможности сравнения в одинаковых условиях черноморские крейсера снабжались разными радиостанциями: один — системы Попова — Дюкрете, другой — германской фирмы „Телефункен".

„ОЧАКОВ" ДОСТРАИВАЕТСЯ

§ 19. ПОСЛЕДНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ

Достроечный период — строгий экзамен всей системы организации постройки корабля. В отличие от стапельной сборки корпуса, при которой широкий фронт работ и гораздо меньшая зависимость от внешних поставок позволяли строителю маневрировать при появлении каких-то узких мест, на достройке возможности маневра существенно сужались. Разнородные, поступающие в разное время в основном агрегатированные предметы и узлы различных систем и устройств, сосредотачивавшиеся у достроечной стенки, требовали установки на назначенное им место в строгой последовательности. Понятно, что нельзя было, скажем, грузить на корабль мебель и начинать зашивку и отделку помещений, если не был закончен монтаж трубопроводов и кабелей. Еще сложнее было обеспечить нормальное выполнение монтажных работ по установке связанных между собой механизмов и общекорабельных систем, когда нарушались сроки поставок. Малейшая задержка хотя бы по одной позиции могла вызвать цепную реакцию задержек с выполнением многих последующих операций и огромный объем работ по переделкам смежных систем корабля. В этих условиях все организационные таланты строителя порой оказывались бесполезными.

В числе причин многих срывов и задержек при достройке „Очакова" заметное место занимали непрекращавшиеся проектные изменения, диктуемые Петербургом. Вызывая переделку рабочих чертежей, а иногда и заставляя переделывать уже выполненные работы, такие изменения нередко ощутимо сказывались на сроках контрагентских поставок.

Таковы были многие из уже частью рассмотренных указаний МТК по журналу № 92 „О некоторых изменениях на крейсерах типа „Богатырь"", когда переделывалась система вентиляции по всему кораблю, изменялись системы затопления погребов, переставлялись вспомогательные пародинамо на внутренних палубах и прожектора на верхней. Существенными переделками уже выполненных работ по корпусу обернулась забота об улучшении, по сравнению с „Богатырем", доступа в бортовые междудонные отделения — не из угольных ям (через горловины в продольной бортовой переборке), а непосредственно из котельных отделений по сквозному проходу вдоль борта. Пришлось для этого прорезать проходы в глухих водонепроницаемых флорах — под настилом внутреннего дна, а затем и ставить на вырезы водонепроницаемые горловины.

Новых заказов или изменения согласованных сроков прежних требовали вводимые с явным опозданием зашивка помещений команды

тонкими железными щитами, покрытыми пробкой, добавочные электрические указатели положения пера руля на верхнем мостике (помимо боевой рубки), замена паровых приводов электрическими в лебедках для подъема паровых катеров стрелами, установка мусорных лебедок в кочегарных отделениях и кормового шпиля. Любое нововведение неминуемо требовало пересмотра всего графика монтажных и отделочных работ.

В результате разработанные ранее чертежи расположения паровых лебедок для подъема катеров пришлось — уже в январе 1903 г. — срочно передавать в Николаев для переделок в чертежной электротехника Черноморского флота. Соответственно задерживался и заказ лебедок, отодвинулся срок их поставки, а следовательно, и сроки монтажа на корабле.

Самостоятельными, вопреки идее о полной однотипности главных машин трех крейсеров, были переделки и усовершенствования, вводимые по инициативе строивших их Николаевского („Кагул"), Сормовского („Очаков") и Франко-русского („Олег") заводов. Допуская отдельные усовершенствования по просьбам одного из заводов, МТК не считал нужным распространять их на остальные корабли. Так, чтобы применить на „Кагуле" ряд изменений в чертежах котлов Нормана, выпущенных Франко-русским заводом (переделки топочных дверец, установка горловины для чистки в днище верхнего коллектора и др.), Николаевскому заводу пришлось испрашивать отдельное разрешение. Одобренными МТК, но опять-таки лишь для одного „Очакова", были предложенные Сормовским заводом бронзовые наделки в боковых зазорах между направляющими ползунов поперечин (для устранения бокового движения поршня и штока), а также усовершенствованные соединения сепараторов главных машин с паровым стопорным. Между тем они считались важным средством предупреждения поломок сальников не только при тепловых деформациях, но также и при вибрации корпуса..

Не всегда едиными были даже изменения по предписаниям самого МТК. Для предотвращения тяжелых последствий аварий, какие имел разрыв котельных трубок на германских крейсере „Ариадна" (1900 г.) и броненосце „Агир" (1895 г.), разобщительные стопорные клапаны котлов и паропроводов „Богатыря" по требованию наблюдающего инженера-механика П. И. Кигеля были заменены заводом „Вулкан" на „самозакрывающиеся" (невозвратные). Разработанную Сормовским заводом еще более усовершенствованную конструкцию МТК одобрил, но только для „Очакова".

Единообразию решений мешали и изменения на опережавшем постройкой остальные крейсера „Олеге". Не всегда своевременно доходили эти нововведения до черноморских строителей. Так, пришлось черноморцам поломать голову, тщетно отыскивая в полученных чертежах общего расположения помещение для полагающихся по спецификации 35 шаровых мин. Лишь несколькими месяцами позже удалось добиться из Петербурга разъяснения, что мины с „Олега" сняты. Но ясным этот вопрос был недолго. Через некоторое время в чертежах „Олега" появи-

лось помещение для тех же мин заграждения, но только для 6 штук. Еще позже выяснилось, что сделано это по требованию штаба начальника 2-й тихоокеанской эскадры. Какое из трех решений обязательно для черноморских крейсеров, становилось непонятно. А тут еще поступило указание, что бывшие помещения шаровых мин следует переоборудовать для хранения в боевых условиях прожекторов Шуккерта, которые ранее нигде не упоминались и о которых строители и вовсе не имели никаких сведений.

Поневоле приходилось импровизировать.

Самостоятельной разработкой строителя „Кагула" были, в частности, предложенные им в январе 1904 г. удачные краны-крамболы для подъема якорей. Такие краны, применявшиеся на американских броненосцах типа „Вирджиния" (1904 г.) и крейсере „Мериленд" (1903 г.), обеспечивали значительное облегчение и ускорение уборки якоря: поворот осуществлялся вращением маховика вместо применения оттяжек, как на „Богатыре". Увеличение веса на 1 т, по сравнению с конструкцией стрелы на „Богатыре", строитель рассчитывал компенсировать экономией, достигаемой применением (еще одно конструктивное отличие „Кагула" от остальных кораблей) клепаных шлюпбалок вместо кованых.

Справедливости ради отметим, что академический стиль работы МТК, свободного в своих суждениях и взглядах и прямо не ответственного за их реализацию, имел и положительные стороны. Это позволяло, несмотря на известную дань рутине и, наоборот, случавшуюся иногда поспешность предложений, внимательно оценивать новые веяния в технике и своевременно рекомендовать их флоту. Так было с внедрением в рассматриваемый период дальномеров системы Барра и Струда, оптических прицелов, двигателей внутреннего сгорания (на подводных лодках, корабельных шлюпках и катерах), электрификации вспомогательных механизмов и приводов орудийных башен, широким развитием минного оружия. Важной заслугой МТК была и поддержка нового подхода к обеспечению живучести кораблей, заключенного в краткой формуле: „не непробиваемость, а непотопляемость".

В соответствии с этой формулировкой особое значение придавалось локализации поступления и распространения воды в отсеках корабля при получении им повреждений; ставилась цель — как можно дольше поддерживать и плавучесть, и остойчивость поврежденного корабля. Так совершился переход от прежней водоотливной системы с пронизывающей все отсеки корабля единой магистральной трубой к автономной системе с полностью изолированными один от другого отсеками (даже дверей в переборках ниже ватерлинии старались избегать) и расположенными в них автономными водоотливными средствами.

Этим новым подходом определилось и решение МТК об осушительной системе на строящихся крейсерах. Вопрос был поднят командиром Николаевского порта контр-адмиралом О. А. Энквистом. В январе 1904 г. он сообщал о предложении нового строителя „Кагула" В. А. Лютера установить, по примеру „Олега", не три, а пять трюмных насосов с паровым приводом системы Вира (подачей по 50 т/ч), чтобы

в дополнение к ручным насосам Даутона была возможность „парового осушения трюмов в оконечностях". Портовый инженер А. Э. Шотт считал, однако, что на кораблях вообще пора ликвидировать постоянную осушительную группу водоотливной системы, и без того крайне сложной и дорогостоящей. Вместо нее он предлагал применять небольшие электрические переносные насосы типа насосов Грендля (их применяли на „Потемкине"). Такое решение позволяло бы обеспечить не только „значительную экономию в постройке судов и упрощение водоотливной системы", но и ускорить осушение отсеков, перебрасывая насосы в помощь установленным там штатным водоотливным насосам.

МТК согласился, что осушительной системе, особенно — применительно к небольшим объемам отсеков в оконечностях, „не следует придавать первостепенного значения". Главное внимание надо обращать „на важность приспособлений не столько для осушения, сколько для заполнения водой таких отделений в целях уравнивания получаемых судами кренов и дифферентов при пробоине". Для осушения же, в соответствии с предложением А. Э. Шотта, разрешалось добавить в оконечностях по одному переносному насосу Грендля.

Нерешенным до самого конца постройки черноморских крейсеров оставался вопрос о заполнении бортовых коффердамов. В соответствии с принципом „не непробиваемость, а непотопляемость" такие коффердамы на лишенных бортовой брони бронепалубных крейсерах должны были образовывать по ватерлинии сплошной, разделенный переборками „пустотелый пояс", отсеки которого собирались заполнять целлюлозой. Полагаясь на иностранный опыт, считали, что под действием воды, проникшей в коффердам в случае пробоины, целлюлоза разбухнет и предотвратит дальнейшее поступление воды внутрь корабля. Такая защита по ватерлинии предусматривалась на всех новых крейсерах, начиная с „Варяга". Однако сама возможность применения целлюлозы оказалась под сомнением: стали поступать сведения о том, что она разбухает гораздо ранее получения боевых повреждений — из-за сырости, неизбежной в прилегающих к борту коффердамах, и подвержена гниению.

Пытались найти выход в использовании особой американской маисовой целлюлозы и даже цветов подсолнечника (о возможности приобретения их был дан запрос военно-морскому атташе в Германии). По спецификации „Богатыря" заполнять коффердамы полагалось „пробкой с морским клеем". Эта идея, по-видимому, связана с проектом „водобронного миноносца" С. К. Джевецкого — полуподводного боевого корабля, верхняя часть которого для защиты от огня противоминной артиллерии должна была прикрываться толстым слоем пробки. Для проверки надежности такой защиты в Кронштадте несколько лет вели опыты, расстреливая построенный с этой целью соответствующий отсек.

Прошли годы, обновился состав МТК, и Н. И. Янковский — уже в должности главного корабельного инженера Севастопольского порта — 28 февраля 1908 г., в который уже раз обратился к главному инспектору кораблестроения с тем же роковым вопросом — чем заполнять коффердамы? 30 мая 1908 г. исполняющий обязанности главного инспектора полковник по адмиралтейству А. Н. Крылов сообщил, что на его доклад

о положении дела „о водоисключающих веществах на бронепалубных судах" товарищ морского министра приказал: „оставить коффердамы не заполненными ничем".

Вопрос кончился, как видим, „ничем", но для строителей он стоил реальных затрат времени и энергии, а для кораблей обернулся задержками, которые привели к опозданию готовности.

Знакомясь со всеми этими решенными и нерешенными вопросами, потоком проектных изменений, действие которых усугублялось многочисленными опозданиями поставок, поневоле удивляешься той тяжелой нагрузке, какая ложилась на плечи строителей тогдашних кораблей. Когда спустя 80 лет после описываемых событий перелистываешь в тишине архивного зала многие сотни страниц документов о постройке „Очакова", чувствуешь ту горячую и все более накалявшуюся обстановку достроечного периода, требовавшую от строителей предельной мобилизации всех сил и способностей, выдержки и оперативности, инженерного чутья и смелости. Отдавая сегодня дань памяти самоотверженной работе лучших корабельных инженеров тех лет, мы не вправе пренебрегать их опытом. Особенно потому, что этот опыт, знакомство с передовыми традициями русского кораблестроения помогают воспитывать у молодежи качества настоящих инженеров.

§ 20. НА ШВАРТОВАХ В КОРАБЕЛЬНОЙ БУХТЕ

Новый 1904 г. „Очаков" встретил, находясь (с 10 декабря) в сухом доке. Перед планировавшимися на октябрь ходовыми испытаниями на крейсере проверяли установку лопастей гребных винтов (на шаг 5600 мм), ставили обтекатели на соединительные муфты гребных валов в забортной их части, проверяли состояние резины в сальниках этих муфт, осматривали кингстоны, забортные клапаны, сетки, цинковые протекторы; одновременно установили съемную заделку для предстоящей установки опытного подводного минного аппарата системы лейтенанта И. М. Данильченко. 29 января, уступая место броненосцу „Синоп", крейсер вышел из дока и вернулся к стенке адмиралтейства.

Уже третий год находился на плаву „Очаков". С установленными мачтами, надстройками и дымовыми трубами внешне он отличался от готового корабля лишь отсутствием орудийных башен, боевой рубки и шлюпбалок. Но во внутренних помещениях объем незавершенных работ был удручающе велик. И если в одних отсеках, как это было с расточкой погонов для башенных установок, вовсю кипела авральная работа, то в других — там, где срывались сроки контрагентских поставок (в выгородках водоотливных насосов, лебедок подачи боеприпасов, в румпельном отделении, в угольных ямах, трюмах и большинстве кают), работы были остановлены. С июня 1903 г. строитель тщетно бомбардировал начальство рапортами о задержке контрактных сроков поставок „крайне необходимых при постройке для установки на место" наружной брони казематов, брони элеваторов, насосов системы Стона, электродвигателей водоотливных насосов „Центрального электрического общест-

ва'', стальных деталей рулевого и других устройств Екатеринославского сталелитейного завода, температурных труб для угольных ям (Сосновицкого завода), динамомашин и их чертежей, системы беседочной подачи боеприпасов общества „Парвиайнен'' (Петербург), фурнитуры „каютных щитов'' (сборных стенок) „Общества штампования'' (Нижне-Днепровск), пластовой пробки завода Шмеллинга (Петербург) и т. д. и т. п.

Многие месяцы приходилось ожидать получения даже простейших, элементарных изделий оборудования помещений, например — обыкновенной „скобянки''. 185 цинковых штампованных решеток и 48 задвижек для каютных дверей были заказаны заявившему меньшую, против конкурентов, цену „Механическому и арматурному заводу А. Г. Ступина'' со сроком поставки 25 октября 1903 г. Но и в июле 1904 г. этих нехитрых изделий все еще не было.

Задержка привела к целой цепи опозданий. Готовый по контракту начать установку мебели с 1 декабря 1904 г. владелец „Художественной столярной фабрики'' требовал, чтобы в каютах перед этим настлали линолеум и обязательно установили двери с замками, так как он нес ответственность за окончательную сдачу мебели. Однако из-за отсутствия решеток и замков задержалась установка дверей, без которых нельзя было настилать линолеум. Зимой наклейке линолеума стали препятствовать наступившие холода, отчего и установку мебели пришлось отложить до теплого времени. Затем оказалось, что это заставило отложить и монтаж грелок парового отопления, которые можно было навешивать только после того, как будет установлена мебель. Чтобы как-то наверстать потерянное „из-за дверей'' время, приходилось просить выполнявшую работу парусную мастерскую наклеивать линолеум, используя потепление уже до 5—6° и предварительно разогревая мастику в ведрах с горячей водой.

Не раз испытав подобные недоразумения и, наверное, предчувствуя новые, строитель не жалел времени на снабженческие заботы, добивался скорейшего выяснения судьбы всех, во многом еще не определившихся поставок. И идут бумаги. Главному минеру порта адресуется запрос, заказаны ли прожектора, колокола водяной тревоги, телеграфы и звонки с проводами „для судовых сообщений'', электрический указатель положения пера руля и принадлежности электрического освещения. Строитель вновь просит о скорейшем заказе всех этих предметов (если они еще не заказаны), напоминает, что ему срочно необходимы чертежи тележки для передвижных прожекторов — ведь без чертежей тележки нельзя начать изготовление рельсов на мостике. В июле он напоминает об истекшем еще в апреле сроке поставки заказанной и также „крайне необходимой'' желтой меди для рулевой рубки. Большой объем электромонтажных работ пришлось отложить из-за того, что Обуховский завод не сдержал обещания прислать в мае броневую трубу для защиты проводов ...

Не радовала организация работ и в самом Лазаревском адмиралтействе. Как вновь напоминал строитель начальству в феврале 1904 г., многие из работ слесарно-сборочной мастерской „частью совершенно остановлены, частью сильно замедлены''. Оказалось, например, что

холодильники и насосы опреснителей не могут быть закончены из-за отсутствия фланцев для паровых и водяных труб, для изготовления которых в порту не было красной меди. Этим задерживалось опреснение воды для котлов перед готовящимся испытанием механизмов на швартовах.

Доходило и до того, что часть продукции мастерских порта приходилось браковать. Строго следивший за весовой дисциплиной, не пропускавший на корабль без справки наблюдающего инженер-механика о весе ни одной детали, ни одного механизма, строитель не раз возвращал поковки кузнечной мастерской из-за „перевеса" — излишнего, против расчетного, веса.

В августе 1904 г. он докладывал главному корабельному инженеру, что „железные приборы" к люкам промежуточной палубы исполнены кузнечной и слесарной мастерскими „крайне неудовлетворительно и не по чертежу" (их переделали, кстати сказать, за счет исполнителей).

Мастерские порта раньше работали только на ремонте кораблей. Трудно было их персоналу перестраиваться — отвыкать от привычной работы „на глазок" с многократной подгонкой по месту, привыкать к точному исполнению чертежей при новом судостроении; еще труднее оказалось добиться понимания его специфики от управленческого аппарата порта. Безответственные или несостоятельные контрагенты, избранные конторой порта только из-за дешевизны поставок; отступления от технических требований в мастерских; бюрократические проволочки в исполнении заявок, — все это буквально изматывало строителей. Вместе с „Очаковым" внимания к себе требовал „Князь Потемкин-Таврический". Два этих новых корабля, одновременно достраивавшихся при непрекращающихся ремонтных работах на многих плавающих кораблях флота, создали чрезмерную, чтобы не сказать — явно непосильную нагрузку для Лазаревского адмиралтейства.

На пределе возможностей работала общая кораблестроительная чертежная порта, руководство которой принял на себя один из помощников строителя „Очакова" В. И. Киприанович. По существу, эта чертежная стала конструкторским бюро с широким кругом задач, охватывавшим согласование и корректировку чертежей, получаемых от контрагентов, разработку чертежей по данным соответствующих главных специалистов порта (например, чертежей укладки снарядов в стеллажах для башенных орудий) и, наконец, выпуск всех кораблестроительных чертежей по непосредственным заданиям строителя. Одним из таких заданий (от 15 марта 1904 г.), имевшим резолюцию главного корабельного инженера „Прошу поторопиться", требовалось „ввиду крайней необходимости" срочно выпустить 29 чертежей для немедленного начала по ним работ на корабле. Это были чертежи: носового орла[1]; броневой

[1] Кормовой двуглавый орел — постоянный символ государственной принадлежности корабля, как и его название, был установлен на крейсере еще перед спуском. Орла приобрели „по случаю". Отлитый из свинца судостроительной мастерской порта для строившегося им транспорта „Веха", орел оказался для парохода „тяжел и велик". Орла предложили строителю „Очакова", который признал его подходящим для крейсера.

шахты в рулевое отделение; трапов на мостики; стеллажей 47-мм снарядов; шахт в отсеки; выгородок; расположения и проводки штоков; пиллерсов под мостики; водонепроницаемых дверей в котельное отделение; фундаментов для шкивов рулевого привода; штурвальных тумб; проводки тросов от элеватора к лебедкам; фундаментов для пародинамо, моторного катера, кранцев первых выстрелов для 152- и 75-мм патронов; рундуков для чемоданов и т. д.

Большинство этих работ относились к завершающему периоду постройки корпуса, но упоминание некоторых, вроде установки водонепроницаемых дверей или фундаментов под пародинамомашины, говорит о явном сбое в нормальной последовательности достроечных операций. Но и в этом не было вины строителя. Документы свидетельствуют, что еще три года назад он просил у начальства затребовать в ГУКиС чертежи тех же самых водонепроницаемых дверей...

В мае 1902 г. возник вопрос о применении усовершенствованных водонепроницаемых дверей системы П. Иванова и В. Аршаулова (Металлический завод). Решался этот вопрос во всяком случае больше двух лет, поскольку в конце 1904 г. решение, оказывается, еще не было принято. Выручал „Олег", чертежи которого все чаще использовались на „Очакове" уже не для справок, а для непосредственного исполнения. Так, в конце 1903 г. были получены из Петербурга чертежи расположения штурвалов и компасов в центральном посту и боевой рубке, среднего мостика для прожекторов, а в мае 1904 г. — чертежи проводки пара к рулевой машине, системы тушения пожара паром, общего вспомогательного трубопровода.

Все эти и многие другие, все теснее обступавшие строителя организационно-технические вопросы не заслоняли для него главных забот, определявших планировавшуюся по-прежнему на октябрь 1904 г. готовность корабля к плаванию. Они касались главных механизмов, вертикального бронирования, башен, водоотливной системы, рулевого устройства, систем подачи боеприпасов. От них зависел успех всех остальных работ, они были главным делом летом 1904 г.

Одни лишь главные механизмы, уже доставленные в Севастополь, не вызывали, пожалуй, особого беспокойства. Качество их в известной мере гарантировали успешные испытания на стенде Сормова. Теперь их планомерно и квалифицировано монтировали на корабле под руководством хорошо их изучившего Н. Н. Иванова, уже выступающего в роли старшего механика крейсера.

Положение с остальными составляющими готовности крейсера обстояло гораздо хуже.

Несмотря на самые настойчивые сигналы строителя, что отсутствие казематных броневых плит „крайне задерживает работы", эти плиты, были отправлены Ижорским заводом лишь в июле. (Предварительно потребовался еще и обмен эскизами между Севастополем и Колпином из-за необходимости найти в четвертом каземате место для одной плиты, почему-то получившейся на заводе „окороченной" на 64 мм.) Но и прибывшие, наконец-то, плиты попали не в Севастополь, а в Николаев и более двух недель оставались там на станции, пока строитель снова не

дошел до начальства с напоминанием, что „крайне необходимо" срочно доставить эти плиты и установить их на место. Каково же было смятение, когда выяснилось, что стоившие стольких волнений плиты почему-то имеют „вовсе не ту погибь, какая полагалась по чертежам и шаблонам". Из последующей переписки с заводом выяснилось, что виной всему была маркировка шаблонов: номера на них наносились не так, как это было принято заводом.

После тщетных попыток „пристроить" плиты к конструкциям казематов пришлось в конце августа отправлять их на переделку обратно в Колпино. Девять плит завод обещал исправить за полтора месяца, две требовалось изготовить заново, а в остальных вырезать новые прицельные отверстия и все плиты снова пригнать одну к другой. Тем самым начало установки брони наружных стен казематов отбрасывалось сразу на февраль 1905 г.

На фоне такой незадачи дела с башнями крейсера обстояли несколько лучше. В марте 1904 г. на крейсере все-таки закончили затянувшуюся расточку погонов. Докладывая о готовности крейсера к установке башен, строитель напоминал об обещании МТК к этому времени прислать их. Срочно требовалась и доставка с Ижорского завода брони подачных труб обеих башен, которая должна была крепиться на место до установки их стволов, а также и тех броневых плит башен, которые были заказаны Обуховскому заводу.

Директор Металлического завода Н. Н. Лесенко 19 апреля отвечал, что башенные установки „Очакова" сданы заводом в срок и приняты приемной комиссией, а дальнейшее — отправка башен в Севастополь — забота уже не завода, а Петербургского порта. Плиты с Ижорского завода прибыли по железной дороге в апреле, с Обуховского (их чуть не отправили морем вокруг Европы) — в июле.

На совещании у капитана порта решили, что при 28-тонном весе брони вращающихся частей башен и 48-тонном весе их внутренних устройств, приводов и оборудования можно, используя имеющийся 100-тонный плавучий кран, устанавливать башни на крейсер в собранном виде. По просьбе Обуховского завода к месту, отведенному на берегу для сборки башен, проложили магистраль сжатого воздуха. В начале июля прибыли в Севастополь башенные установки, а к концу месяца была закончена их сборка и подготовка к погрузке.

Для сборки брони башен вызвали специалистов Обуховского завода. Показательно, что на отправку этого вызова канцелярии главного корабельного инженера П. Е. Черниговского понадобилось 10 дней! Давно ли П. Е. Черниговский, наблюдая за постройкой „Варяга", сам точно так же страдал от неповоротливости чиновников; теперь, поднявшись „наверх", он и сам не спешил помочь коллегам. В итоге лишь к началу ноября оказалось возможным приступить к установке орудийных башен и брони их крыш на корабле.

Водонепроницаемость корпуса и готовность к безотказному действию всех штатных водоотливных средств — этими двуедиными требованиями обусловлено право вывести корабль в море. За точность их исполнения по „Морскому уставу" отвечали командир корабля и его старший механик.

Водонепроницаемость корпуса и одновременно прочность его переборок самым тщательным образом проверялась методом налива воды в отсеки по новым, более строгим правилам МТК 1898 г. под наблюдением специально созданной портовой комиссии. Проверка выполнялась дважды: на стапеле — по окончании клепки и чеканки, и после выполнения в отсеках достроечно-монтажных работ — для выявления возможного ослабления конструкций и нарушения их герметичности в процессе насыщения корпуса механизмами, оборудованием и системами.

На „Очакове" эти испытания затягивались, как мы уже знаем, из-за опозданий поставки электродвигателей водоотливных насосов. При автономном построении водоотливной системы бездействующие насосы создавали особенно большие трудности: строитель был лишен возможности своевременно откачивать воду из отсеков после их испытаний. Пришлось ставить вопрос о заказе специального переносного насоса для откачивания и перекачивания воды при испытании водонепроницаемости трюмных отсеков. Такой насос фирма Р. Кольбе обещала поставить в течение трех недель. Но контора порта, затеяв, как полагается, вызов конкурентов, самым выгодным для казны поставщиком сочла харьковский завод „Бельке и К°". О трех неделях уже не было и речи. Через два месяца 11 ноября строитель опять-таки „ввиду крайней необходимости" просил ускорить доставку насоса. Прибыл насос лишь в феврале 1905 г., а кончилось дело тем, что после двукратных неудачных испытаний (выше 3,6 м поднять воду отливным шлангом не удавалось) он был забракован...

Другим злом, вызванным бездействием водоотливной системы, были озера воды, скопившейся повсеместно в трюмах в результате сброса ее при наладке и испытаниях механизмов. Пришлось „выяснять отношения" со старшим механиком. В итоге договорились работу по осушению трюмов разделить поровну между „ведомствами" строителя и механика.

Более года водоотливные насосы, только летом 1903 г. установленные на штатные места, ожидали присылки для них электродвигателей московского завода „ЦЭО". По всему кораблю зияли проемы в платформах и палубах, оставленные для погрузки электромоторов. Янковский в отчаянии десятым по счету (!) рапортом просил начальство принудить нерадивых контрагентов в конце концов выполнить заказ.

В июле 1904 г. выяснилась очередная неприятность: при испытании насосов „Очакова" на заводе Густава Листа потребляемая ими энергия оказалась в полтора раза больше заданной. Это значило, что уже установленные на корабле и ожидающие двигателей насосы надо демонтировать и отправлять на переделку. С тревожным предположением, что все планы подготовки корабля к плаванию будут сорваны, в контору порта обращается командир „Очакова" капитан 1 ранга Ф. С. Овод, но, как ни просит он ускорить дело, только в декабре первый насос возвращается на крейсер. После успешного испытания принимается решение подвергнуть такой же переделке и все остальные насосы. Слесарно-сборочная мастерская приступает к срочной их разборке и отправке.

Но и переделки насосов еще не обеспечили введения в строй водоотливной системы: позднее получение не только самих электродвига-

телей, но и их чертежей, задержало обработку соединительных валов. Другими словами, монтаж электродвигателей и наладку насосов закончили только к лету.

Рулевое устройство „Очакова", изъятое из единого заказа Ижорскому заводу и ради несостоявшихся из-за неудач русско-японской войны юбилейных торжеств севастопольской обороны заказанное „россыпью" разным предприятиям, к началу 1904 г. также было далеко от завершения; изготовление же его электрического привода вообще только еще начиналось. Разработанный по данным фирмы „Симменс и Гальске" с учетом опыта испытаний на „Авроре" проект рулевого привода для „Очакова" утвердили в феврале 1904 г. А в марте МТК, только что сообщавший о „вполне благоприятных результатах" действия привода, под влиянием другого, последовавшего вслед за первым неблагоприятного отзыва с той же „Авроры" заявил, что „не считает возможным" рекомендовать эту систему! Взамен предлагалось применить французскую систему Сотер-Харле (Дюфлона).

18 марта 1904 г. главный корабельный инженер просит Севастопольскую портовую контору срочно принять заказ „по примеру работ, выполняемых фирмой для „Кагула" ", но и после вторичного запроса дело не трогается с места. Все заботы порта сосредотачиваются на паровом и ручных приводах, ибо их готовность к концу года оставалась необеспеченной. Только в октябре для руководства при проектировании и сборке поступают разработанные Ижорским заводом чертежи площадок под моторы для управления золотником рулевой паровой машины и горизонтальных валиков с подшипниками, разобщительными приводами и сцеплением зубчатого колеса с цепью Галля.

Чтобы избежать в будущем новых переделок, строитель требует от начальства окончательного решения вопроса об электрическом рулевом приводе. Если он на корабле будет, то надо ставить и клепать подготовленную для электродвигателя выгородку, а чтобы можно было его спустить в эту выгородку, придется остановить крепление броневых люков в палубе и клепку комингсов люков, но в этом случае нельзя будет устанавливать в рулевом отделении сепараторы и трубы паропровода к рулевой паровой машине...

Разрубить этот гордиев узел можно было, передав с еще более опаздывавшего готовностью „Кагула" заказанный для него электропривод одобренной МТК системы Дюфлона, а для „Кагула" заказать новый комплект. Сменивший Н. И. Скрыдлова[1] новый главный командир Черноморского флота Г. П. Чухнин (прибыл 20 мая 1904 г.) одобрил это предложение, но из-за ряда переделок по требованию МТК только в августе 1905 г. привод для „Очакова" был испытан в действии на заводе „Акционерного общества электромеханических сооружений — быв. Дюфлон и Константинович — в Петербурге" (ныне завод „Электрик").

Полностью от поставщиков зависела и готовность системы подачи боеприпасов. Рельсы, поворотные круги и другие детали оборудования

---

[1] Назначен командующим флотом в Тихом океане после гибели С. О. Макарова. Выехал из Севастополя на Дальний Восток 20 апреля 1904 г.

„Общество Парвиайнен" должно было прислать к 20 февраля, а затем смонтировать системы на корабле в шестинедельный срок, считая от времени получения извещения строителя. Но и в марте от завода не было получено ни чертежей, ни самих узлов и деталей. И снова строитель еще и еще раз просил начальство „нажать" на поставщиков. Ведь крейсер был готов к началу монтажа системы подачи в погребах и на палубах! Более чем на месяц опаздывали и 12 лебедок для подъема снарядов, заказанных тому же „Обществу электромеханических сооружений" к 7 мая 1904 г.

Оказалось, что заказ для „Очакова" был использован для ускорения подготовки кораблей 2-й тихоокеанской эскадры: ряд деталей из комплекта его лебедок был передан Петербургскому порту для достраивавшегося в Кронштадте броненосца „Орел" (в связи с этим готовность лебедок „Очакова" сразу же задерживалась на 1,5 месяца). На Балтику и Тихоокеанский театр военных действий ушли и заказанные для „Очакова" орудия: 152-миллиметровые — передали для усиления и замены артиллерии на броненосце „Император Александр II" и на владивостокских крейсерах „Россия" и „Громобой", а 75-мм — на броненосцы „Слава", „Цесаревич", учебные корабли „Воин" и „Рында".

Так одна за другой рушились надежды строителя расшить узкие места в достройке к лету 1904 г.

По-прежнему задерживался монтаж систем связи, работы по оборудованию кают, установке мебели, настиланию линолеума. Срывались и сроки монтажа насущно необходимых бытовых систем — вентиляции, парового отопления, водопровода: фирма Р. Кольбе официально заявила о невозможности приступить к монтажу как из-за неполучения многих поставлявшихся заказчиком предметов (лагуны, умывальники, самовары и т. д.), так и из-за неготовности помещений. При продолжающихся корпусных работах нельзя было гарантировать сохранность проложенных труб отопления и водопровода. Задерживались — по тем же самым причинам — установка и прокладка систем переговорных труб, телефонов и управления артиллерийским огнем. К этим работам удалось приступить лишь с начала 1905 года.

§ 21. СОРМОВИЧИ В СЕВАСТОПОЛЕ

В достройке „Очакова" у стенки адмиралтейства в Корабельной бухте, то кипевшей авралами, то замедлявшейся очередным срывом, наибольшей упорядоченностью, как и прежде, отличались работы Сормовского завода. Но и ему из-за неготовности корпуса пришлось сдерживать темпы отправки из Сормова деталей и узлов машин, поскольку для хранения их в адмиралтействе не находилось складских помещений. Подробно ознакомившиеся с состоянием работ на крейсере главный инженер завода Н. Н. Приемский и заведующий сборкой машин А. В. Майданович приложили немало сил для планомерной организации доставки и своевременной установки на корабле поступающих из Сормова агрегатов.

Успешную работу благодаря „внимательному отношению" к ней его инженеров и рабочих неоднократно отмечал в своих регулярных донесениях инженер-механик Н. Н. Иванов.

В конце 1902 г. обе главные машины „Очакова" были собраны на специально сооруженном на территории Сормовского завода фундаменте. Ввиду важности и интереса необычных испытаний, при которых „котлы и машины собраны в мастерских так, как они будут установлены на судне", главный инспектор механической части МТК Н. Г. Нозиков, не имея возможности „за множеством экстренных дел" поехать лично, командировал на завод своего помощника В. И. Афонасьева [1].

29 сентября 1902 г. при питании паром от двух котлов механической мастерской проверили действие левой машины (давление 3,6 атм; частота вращения 24—28 об/мин). Для испытания правой машины к механической мастерской привели паровоз и котел его соединили с двумя котлами мастерской. Это дало возможность поднять давление до 6,3—7,2 атм. Машина довольно ровно работала с частотой вращения до 52 об/мин. 10 октября в присутствии В. И. Афонасьева обе машины работали поочередно при 44—46 об/мин к удовлетворению всех присутствующих — без каких-либо неполадок.

Стоит отметить, что В. И. Афонасьев как официальный представитель МТК после испытаний подробно ознакомился с заводом — осмотрел верфь и мастерские, где заканчивалась в это время сборка главных машин транспорта „Камчатка", наблюдал за изготовлением и сборкой локомотивов и многих изделий судового машиностроения. Организация работ, по мнению В. И. Афонасьева, не оставляла желать ничего лучшего. Он пришел к выводу, что „сормовские чисто русские заводы своею талантливою и безупречною деятельностью вполне заслуживают покровительства для дальнейшего возможно большого участия в постройке машин для судов флота". К этому его выводу присоединились и главный инспектор кораблестроения и председатель МТК.

После проверки ряда вспомогательных агрегатов, а также взвешивания деталей разбираемых машин наблюдающий инженер-механик Н. Н. Иванов вернулся в Севастополь. В Сормове для наблюдения за окраской, очисткой и упаковкой машин остались машинный кондуктор Д. П. Вдовиченко и еще трое моряков.

Теперь центр тяжести работ по механизмам „Очакова" перемещался в Лазаревское адмиралтейство. Первые задержки с погрузкой котлов и машин вызвало то, что фундаменты под них не были готовы. Требовалось выполнить большой объем кузнечной сварки, а имевшихся у строителя семи перегруженных работой кузнецов было недостаточно. В помощь им прислали трех кузнецов-сварщиков с подручными с Сормовского завода.

---

[1] Выдающийся инженер-механик флота, генерал по адмиралтейству, с 1896 г.— почетный член МТК, автор ряда работ по корабельным силовым установкам и вопросам ледовой ходкости судов. Вместе с С. О. Макаровым боролся против рутинных взглядов и решений в технике флота. „Я уже давно убедился в том, что работа мысли не признается нужной для могущества флота. Печальное заблуждение, но стена слишком крепка, чтобы ее пробить",— писал он адмиралу в 1898 г.

Заранее погруженные в котельные отделения 16 котлов Нормана можно было устанавливать на фундаменты только в феврале — апреле 1903 г. — с опозданием в два -три месяца. Чтобы эта задержка не отразилась на ходе испытаний и наладки паровых машин, на период до введения корабельных котлов в действие на верхней палубе установили доставленный из Сормова небольшой вертикальный котел системы Лашапеля. Этот котел давал пар для проворачивания главных машин, для работы „спусковых машинок", для испытания насосов питательной воды, для наполнения корабельных котлов опресненной водой.

В августе 1903 г. на кожух кормовой кочегарки поставили первую дымовую трубу, но из-за незаконченности судостроительных работ крепление ее пришлось задержать. По этим же причинам не сразу удалось установить и броневые рамы дымников котлов.

Фундаменты под главные машины были готовы только в июне. Установка коленчатых валов вместо 30 июля 1903 г. (заявление завода о готовности к этой работе) началась лишь 21 августа, когда крейсер удалось подать под береговой кран.

В сентябре поставили и закрепили к колоннам и устоям все цилиндры главных машин, приступили к ответственной работе по проверке их положения относительно базовых плоскостей. Одновременно поставили на кожух дымовую трубу средней кочегарки.

В октябре завершили прокладку и монтаж всего главного трубопровода (стального) с его клапанами, патрубками и сальниками; в декабре была готова и большая часть вспомогательных (медных) трубопроводов с общим весом труб до 10 т.

К началу 1904 г. на „Очакове" уже заканчивался монтаж главных механизмов с холодильниками; устанавливались паровые регуляторные клапаны, поддоны под мотыли и эксцентрики. Пригнанные к месту приспособления для смазки и остальную мелкую медную арматуру с главных машин сняли и убрали для сохранности в кладовую до начала швартовных испытаний.

Все теснее становилось в машинном и котельных отделениях, уже разделенных на этажи верхними и нижними площадками. Один за другим вводили в действие — пробовали паром — все новые и новые вспомогательные механизмы со всеми трубопроводами, клапанами и клинкетами. Многое успели сделать и за время упомянутой выше 51-дневной стоянки в доке, хотя завод и не мог пользоваться береговым краном для подачи крупных деталей.

К марту 1904 г. полностью закончили вспомогательный трубопровод, начали набивку главных сальников, завершили оборудование судовой мастерской, развернули гидравлические испытания котлов, главных трубопроводов и сепараторов.

28 февраля на крейсере впервые развели огонь — в топках двух кормовых котлов и подняли давление пара до спецификационных 270 фунтов на кв. дюйм (18,9 атм). Течи не обнаружили. В марте испытали под парами циркуляционные, главные и вспомогательные насосы, смонтировали систему заливания подшипников водой и все их смазочные приспособления с кранами и масленками.

В середине апреля, закончив испытания паром всех механизмов, комиссия под председательством главного инженер-механика порта Н. А. Пастухова и командира крейсера „дала ход" главным машинам, пуская их в действие как с помощью „спусковых машинок", так и ручным приводом. Работа машин на переднем и заднем ходах проверялась при частоте вращения 40–50 об/мин. Под парами были при этом уже все котлы, пружины их предохранительных клапанов проверялись на полное давление. Пар для машин давали шесть котлов носовой кочегарки, остальные котлы на время действия машин отключали.

В действии испытали и все вспомогательные механизмы: насосы – питательные, трюмно-пожарные, центробежные, воздушные, насосы вспомогательного холодильника и ряд вентиляторных машинок. Все механизмы, как докладывал наблюдающий инженер-механик, „работали вполне удовлетворительно".

Но до выхода в море было еще далеко: оставалось немало незавершенных работ по устройствам и системам, непосредственно замыкавшимся на механическую установку, зависевшим от нее и без стыковки с ней не позволявшим кораблю отойти от стенки. Можно было начать ходовые испытания без башен и без части брони (как получилось с „Потемкиным", который в таком недостроенном виде совершал переход из Николаева в Севастополь), но нельзя было выйти без налаженных и проверенных в действии водоотливной системы, электростанции (динамомашин), общесудовой и машинно-котельной вентиляции, средств тушения пожаров (общесудовых и в угольных ямах), приборов управления, сигнализации и связи. А здесь работы еще были в разгаре.

И по-прежнему всплывали проектные неувязки. Так, выявилась серьезная неприятность с паропроводами для динамомашин: Сормовский завод, руководствуясь чертежами „Богатыря", провел их не в те помещения, где им полагалось размещаться по чертежам, разработанным для „Очакова".

Неожиданным для монтажников-сормовичей оказалось предъявленное только в январе 1904 г. требование МТК обмотать стальной проволокой все медные паропроводные трубы диаметром более 100 мм. (Ранее говорилось о том, что подобная работа, по примеру „Богатыря", должна была выполняться только на одной главной паропроводной трубе между носовой и средней кочегарками.) МТК настаивал. В мае–августе 1904 г. эту работу выполнили по рекомендованному им способу, принятому в германском флоте, – без разборки и снятия труб со своих штатных мест.

Новой работой был и заказанный по требованию МТК дополнительный паропровод. Прокладку обширной сети паропроводов от главных магистралей, устанавливаемых Сормовским заводом, к корабельным вспомогательным механизмам полагалось выполнять механическим мастерским Севастопольского порта. Задание на их проектирование и заказ труб частным заводам строитель в силу уже известных неувязок с заказом динамомашин и паровой рулевой машины смог передать главному корабельному инженеру только в конце января 1904 г. Требовалось провести трубы к шести (еще не полученным) пародинамо-

машинам — в трех отсеках на первой платформе и на промежуточной палубе, к еще изготовлявшейся портом рулевой машине, к трем еще не прибывшим в адмиралтейство насосам осушительной системы. Питания паром требовали и два еще не заказанных насоса для водопроводов пресной и забортной воды. По данным главного минера, требовалось проложить паропровод к воздухонагнетательным насосам Уайтхеда. Портом или частными фирмами должно было изготовляться и монтироваться устройство для тушения паром пожара в угольных ямах.

Столь же неопределенными оставались сроки окончания ряда других трубомедницких работ. В мае 1904 г. еще не были готовы приводы к кингстонам и коробкам труб осушения и затопления; осушительные насосы отсутствовали; труб к насосам Стона еще не подводили, да и сами насосы установили лишь в июне. Только еще начинали вести по всему кораблю трубопровод питьевой и забортной воды, устанавливать шпилевую и рулевую паровую машины, прокладывать трубы осушения и затопления в подбашенных отделениях. К июлю стало ясно, что все эти работы исключают возможность проведения осенних испытаний механизмов в море, и Сормовский завод приступил к консервации на зимний период. Одновременно в машинных отделениях устанавливали вентиляционные каналы, покрывали цилиндры изолирующей мастикой типа „лапидит", завершали установку трапов и поручней, монтировали на своих местах мусорные машинки.[1] В котельных отделениях в сентябре установили фильтры питательной (котельной) воды системы Олюнина, провели к ним трубы из междудонных отсеков, начали чистку и окраску котлов.

После ряда проволочек изготовление и монтаж паропроводов к вспомогательным корабельным механизмам поручили Сормовскому заводу, здраво рассудив, что лучше с этим никто не справится. Но время было упущено. В результате из-за отсутствия паропровода нельзя было начинать испытание уже установленных в котельных отделениях трюмных насосов.

К началу 1905 г. Сормовский завод закончил прокладку труб рабочего пара к установленной еще в сентябре рулевой машине, а прокладку трубы отработавшего пара пришлось задержать из-за продолжавшихся испытаний отсеков наливом воды. По тем же причинам задерживалась проводка труб к носовой динамомашине.

В феврале 1905 г. силами адмиралтейства закончили проводку большей части труб для тушения пожаров в угольных ямах; в носовой и средней кочегарках провели пожарную магистраль; установили электродвигатель брашпиля; установили часть новых динамомашин и электродвигателей водоотливных насосов. По указаниям строителя начали прокладывать электрическую и телефонную сигнализацию, крепить на фундаменте паровую рулевую машину.

В апреле рабочие Сормовского завода продолжали работы по вспомогательным трубопроводам; в мастерских порта заканчивали под-

[1] Лебедки подъемников для выгрузки каменноугольной золы и шлака из котельных отделений.

вески для вала привода к золотнику рулевой машины с командирского мостика и начали станочную обработку приводных трубчатых валов водоотливных насосов. На 50 % была готова пожарная система; полностью были готовы носовая и средняя динамомашины, кормовую начали монтировать. Продолжалась сборка системы вентиляции машинного отделения и установка труб для измерения уровня воды в междудонном пространстве.

По-прежнему так и не были получены задерживавшиеся Николаевским портом воздухонагнетательные насосы; из-за позднего получения чертежей только еще готовились к проводке переговорных труб с мостиков к рулевой машине, труб вентиляции угольных ям, воздушных труб междудонных пространств и бортовых отсеков.

Однако совсем не начатых работ уже почти не оставалось. Наступал момент, когда можно было сказать, что достроечные работы вступили в завершающую стадию. Произошло это на год позже, чем планировало командование, рассчитывавшее вывести „Очаков" на высочайший смотр флота в 1904 г. Теперь-то мы знаем, что и самому смотру не суждено было состояться. Крутой поворот событий — неудачная война и едва не погубившая царизм первая русская революция — сделали неуместным столь тщательно готовившееся торжество.

§ 22. ПОД КОНТРОЛЕМ ГЛАВНОГО КОМАНДИРА

Затихла подготовка к высочайшему смотру, но темпы работ на „Очакове" не снижались. Н. И. Скрыдлов, назначенный командующим флотом на Тихом океане, считал необходимым срочно усилить его лучшими черноморскими кораблями. На этом он настаивал еще перед отъездом на Дальний Восток. Этот вопрос вновь был поднят им в августе 1904 г. в связи с подготовкой на Балтике 2-й тихоокеанской эскадры. О необходимости включения в ее состав достраивавшегося броненосца „Князь Потемкин-Таврический" еще в мае 1904 г. ходатайствовал командующий эскадры контр-адмирал З. П. Рожественский. Теперь же, из-за опоздания с готовностью эскадры к выходу из Кронштадта и необходимостью нового усиления флота на Дальнем Востоке после интернирования в иностранных портах ряда кораблей порт-артурской эскадры, вопрос об ускорении готовности „Потемкина" и „Очакова" приобретал новую остроту. Достройка этих кораблей в Севастополе и „Кагула" в Николаеве сразу оказалась под неусыпным надзором нового главного командира Черноморского флота вице-адмирала Г. П. Чухнина.

Министерство требовало обеспечить полную боевую готовность „Очакова" к 1 февраля 1905 г. Приказом Чухнина была образована специальная комиссия под председательством капитана над портом контр-адмирала П. П. Феодосьева. В нее вошли строители и командиры „Потемкина" и „Очакова", главные корабельные инженер, инженер-механик, артиллерист и минер порта, представитель МТК генерал-майор А. Ф. Бринк и представитель Сормовского завода инженер-механик А. В. Майданович.

Комиссия начала с проверки состояния кораблей. Протоколом от 25 сентября отмечалось, что вся артиллерия „Очакова" готова на Обуховском заводе, но так и не прислана из Петербурга; отсутствуют и предметы ее снабжения. Срок сборки башен Металлическим заводом надо сдвинуть с 1 апреля 1905 г. на 1 января того же года. Ускорить требовалось и доставку Ижорским заводом казематной брони, установка которой на крейсере потребует не менее двух недель. Назначенный на 1 января 1905 г. новый срок поставки динамомашин Черноморским заводом следовало сократить до 1 декабря 1904 г. Фирма Густава Листа должна была ускорить переделку водоотливных насосов, Р. Кольбе — закончить монтаж систем водопровода и парового отопления к 1 января.

Требование „о скорейшей высылке" лебедок для элеваторов предъявили фирме „Дюфлон". Ведь с их установкой была связана кропотливая работа по подготовке и креплению соответствующих кронштейнов и шкивов для подъемных тросов. Поспешить фирма должна была и с поставкой заказанных ей прожекторов.

За Сормовским заводом, уже проведшим швартовные испытания главных машин, оставалась лишь заказанная ему в числе дополнительных работ прокладка паропровода к рулевой машине. Эту работу следовало закончить к 1 января.

Гребные суда крейсера: 20-весельный баркас, 14-весельный моторный катер, 12-весельный рабочий катер и 12-весельный легкий катер — строящая их шлюпочная мастерская Севастопольского порта обещала сдать в назначенный срок, но следовало поторопить мастерскую Петербургского порта, строившую для „Очакова" паровой катер.

Установку одного опытного минного аппарата системы лейтенанта И. М. Данильченко можно было провести во время стоянки в доке, необходимой для окраски подводной части крейсера перед ходовыми испытаниями.

Не были еще изготовлены механической мастерской порта 17 трюмных дверей, детали ставней портов 47-мм орудий, дверей элеваторов, пиллерсов под мостик, горловин в помещение лебедок, элеваторных шахт, клинкетов дверей и ряд других. Все эти работы, по мнению комиссии, могли быть выполнены к назначенным срокам лишь при условии соответствующего переноса сроков работ на одновременно ремонтируемых портом кораблях и переброски всех сил на выполнение заказов по „Потемкину" и „Очакову".

Комиссия подчеркивала, что „для содействия успешности работ" на крейсере необходимо теперь же назначить на него штатных офицеров-специалистов и образовать основную команду из нижних чинов.

Со своей стороны адмирал Г. П. Чухнин, хорошо знакомый с системой казенных заказов, обратил внимание МТК на необходимость передать часть работ мастерских порта частным заводам и непосредственно по его нарядам — без потери времени на вызовы конкурентов и ожидание их ответов. Справедливости ради отметим, что убежденный монархист, преданнейший слуга режима и ярый службист — адмирал пытался как-то преодолеть казенную рутину и бюрократизм, добивался от подчиненных проявления инициативы, внес немало перемен в ход работ

на достраивавшихся под его наблюдением кораблях. Чухнин проявил завидные настойчивость и последовательность в принятии и проведении в жизнь ряда решений, направленных на повышение надежности боевой техники и улучшения управления кораблем во время боя.

Именно этой последней формулировкой он обосновывал, несмотря на трудности финансирования во время шедшей войны с Японией, необходимость важных изменений на особенно им опекаемом броненосце „Князь Потемкин-Таврический''. Это относилось, в частности, к улучшению оборудования центрального поста и боевой рубки. Своим приказом он отменил предполагавшееся крепление приборов управления артогнем непосредственно к плитам брони (это привело бы к выводу приборов из строя при первом же попадании снаряда в рубку) . Для предотвращения гибельных последствий пожаров он приказал уже установленные в рубке „Потемкина'' деревянные ступени и традиционные решетчатые люки заменить медными рифлеными планками. Такая же участь постигла и деревянные решетки, которые на „Очакове'' предусматривались для настила продольного переходного мостика с полубака на полуют. Несмотря на готовность уже почти половины решеток, их было приказано заменить „железными листами с отверстиями для облегчения''. Так появился на „Очакове'' предложенный главным корабельным инженером (возможно, по опыту мостика на „Варяге'') легкий настил из листов „шахматного железа'' толщиной 4,8 мм с ромбовидными отверстиями.

Не гнушался главный командир флота и таких, вроде бы, мелочей, как качество исполнения корабельных трапов: приказал медные планки ступенек закруглить, а линолеум при наклеивании на ступеньки выпускать за планку на 3/16 дюйма.

Особую настойчивость адмирал проявлял в соблюдении принципа единообразия оборудования кораблей. Он считал это важным средством сокращения сроков освоения техники личным составом при нередких переводах матросов и офицеров с корабля на корабль. С этой целью, кстати, он особым докладом в МТК добился изменения нумерации шпангоутов в чертежах „Кагула'' и эскадренных миноносцев типа „Лейтенант Шестаков'': отсчет их вместо принятого по германскому прототипу порядка — с кормы в нос — был изменен на принятый в русском флоте — с носа в корму.

Даже в таких явно далеких от задач боевой подготовки вопросах, как размеры офицерских ванн, адмирал, добиваясь стандартизации, был неумолим. Эти ванны, уже изготовленные для „Очакова'', были признаны им слишком большими, по сравнению с имевшимися на других судах: их было приказано переделать „в соответствии с размерами, определенными штатом 1897 г.''.

Не мог адмирал и согласиться с разнобоем в заказах для крейсеров трюмных насосов: на доклад Николаевской портовой конторы, просившей разрешения дать заказ на насосы избранной ею варшавской фирме, он требует доложить о состоянии такого же заказа для „Очакова'', а затем предлагает николаевцам подумать, „есть ли веские данные заказывать более дорогие помпы, и нельзя ли для „Кагула'' обойтись такими же''.

То же самое было с электрическими лебедками для подъема катеров „Кагула".

Показательна история с вьюшками для стальных тросов, которые Николаевский порт задумал заказать по собственным чертежам Сормовскому заводу. Между тем в Севастопольском порту, как докладывали на запрос главного командира, шесть этих вьюшек можно было изготовить по цене в 2,5–3 раза меньшей, а при изготовлении их „по утвержденному для флота чертежу, вошедшему в альбом судовых дельных вещей", они будут дешевле примерно вдвое и легче на 30–35%. Вот такой ценой даже для простых изделий, как вьюшка, обходилось отсутствие в тогдашнем судостроении налаженной службы стандартизации. И хотя до признания ее необходимости было еще далеко, непреклонность главного командира приносила свои плоды.

Отныне строителям приходилось чаще, чем прежде, оглядываться на требование единообразия осуществлявшихся на однотипных кораблях проектно-технических решений. За эталон в Севастополе принимали „Олег", строившийся в известной мере под наблюдением МТК и заметно опережавший по готовности своих черноморских собратьев. В Николаеве, в свою очередь, в силу субординации больше ориентировались на „Очаков", строившийся в главной базе флота под опекой и строгим надзором главного командира: с 1904 г. все поступающие в Николаев документы прямо указывают на необходимость соблюдать „единообразие" и „не отступать от однотипного крейсера „Очаков".

В октябре 1904 г. главный командир приказывает крылья верхнего носового мостика „Очакова" подрезать „соответственно конструкции на „Олеге" ". В июле 1905 г. он указывает МТК на недопустимость обнаруженного им нарушения принятого в русском флоте принципа полной взаимозаменяемости пожарных шлангов.

Принципиально важным для обоих кораблей было и решение о повышении живучести их вспомогательных механизмов. В представленных в июле 1904 г. чертежах паропровода к вспомогательным механизмам „Кагула", помимо изменений, вызванных, по сравнению с „Богатырем", перестановкой динамомашин, строитель крейсера корабельный инженер В. А. Лютер применил два проложенных на разных бортах дублирующих паропровода к рулевой машине. В сопроводительном письме командира Николаевского порта вместе с мотивами строителя по обыкновению излагалось и мнение портового корабельного инженера. Ввиду наличия на крейсере еще электрического и ручного приводов А. Э. Шотт считал такое дублирование излишним, в особенности при двухвальной механической установке, позволяющей опытному командиру маневрировать и вовсе без руля. Более обоснованным было бы дублирование паропроводов к динамомашинам, питающим электроэнергией такие важные вспомогательные механизмы, как приводы башен, вентиляторы и водоотливные насосы, лебедки подачи боеприпасов, брашпили и т. д. Но и в этом, однако, А. Э. Шотт не находил необходимости, так как живучесть динамомашин обеспечена рассредоточением их между носовой и кормовой группами.

Вместе с тем А. Э. Шотт подчеркивал необходимость обеспечить питание паром всех вспомогательных механизмов „из такого центрального поста главного трубопровода, куда пар мог бы попадать как из правой, так и из левой группы котлов". Это предложение вызвало горячее одобрение флота: „Это более чем необходимо – это обязательно. Этот недостаток мне приходилось наблюдать на наших броненосцах, и в случае порчи паропровода той стороны, откуда берется пар для вспомогательных механизмов, они должны были останавливаться", – написал Г. П. Чухнин.

В соответствии с указанием „сличить" полученные чертежи вспомогательных паропроводов с чертежами „Очакова" они были рассмотрены Н. И. Янковским совместно с главным инженер-механиком порта Л. Я. Якобсоном. В итоге обсуждений главный командир пришел к выводу, что трубопровод „Очакова" „разработан полнее и правильнее", а потому его и следует принять к руководству для „Кагула" с учетом сделанных замечаний и указаний.

Строгое единообразие было соблюдено и в системе проводки переговорных труб, которую МТК предложил усовершенствовать по образцу броненосцев „Ослябя", „Бородино" и крейсера „Олег". Проведенный в них принцип обеспечения самостоятельного управления огнем при разделении артиллерии каждого борта корабля на две группы требовалось теперь реализовать на броненосцах „Князь Потемкин-Таврический", „Слава" и крейсерах „Кагул" и „Очаков". В связи с этим главный командир предупредил, что окончательный вариант проводки труб будет им утвержден на основе оценки проектов крейсера „Очаков" и броненосца „Евстафий"[1]. В свете требования проводки дополнительных труб для управления стрельбой были внимательно пересмотрены системы переговорных труб по всему кораблю, разработанные строителями „Очакова" и „Кагула". С учетом достоинств и недостатков каждой выработали единые для обоих кораблей технические условия и правила проводки, изложенные в специальном обстоятельном докладе капитана над Севастопольским портом П. П. Феодосьева. Доклад был одобрен главным командиром флота, наложившим резолюцию: „Трубы провести одинакового на обоих крейсерах, одного диаметра и дать одинаковую нумерацию по чертежам".

Таковы были относительно скромные результаты энергично, хотя и запоздало, осуществлявшейся в обоих портах борьбы за единообразие строившихся в них „Кагула" и „Очакова".

Решение об ускорении достройки „Очакова" привело к необходимости более оперативно использовать опыт „Олега". То один, то другой чертеж петербургского „головного" крейсера запрашивался для руководства при постройке его севастопольского собрата. И если строители

---

[1] Строился в Николаевском адмиралтействе в 1903–1910 гг. Как и строившийся в то же время в Севастополе (на стапеле, освободившемся после спуска „Очакова") „Иоанн Златоуст", представлял развитие типа броненосца „Князь Потемкин-Таврический" с заменой четырех из 16 орудий калибром 152 мм на 203-мм и другими изменениями.



Крейсер „Очаков" во время начала сдаточных испытаний 1905 г. Фото из фондов Центрального музея Революции СССР

были лишены права непосредственно обращаться один к другому, то главные корабельные инженеры Севастопольского и Петербургского портов нередко решали дела напрямую. Любопытно, что даже копию решения МТК о долго остававшейся невыясненной судьбе полагавшихся по проекту 35 шаровых мин П. Е. Черниговский запрашивает не у его авторов, а у своего коллеги в Новом адмиралтействе. Так было явно быстрее.

Но, конечно, и МТК продолжал вносить свою долю в дело постройки кораблей и даже соблюдение их единообразия. Так, письмом от 24 ноября 1904 г. предлагалось на обоих крейсерах установить сеть беспроволочного телеграфа одинаково — строго по чертежам „Олега". Для этого требовалось увеличить высоту мачт до 45 м над ватерлинией, принять веерную антенну из 15 проволок, а станцию расположить симметрично относительно нее в средней части корабля на верхней или батарейной палубе. Такие одинаковые условия работы радио на всех трех крейсерах позволяли провести сравнение достоинств двух систем станций: отечественных (Попова-Дюкрете), устанавливаемых на „Очакове" и „Кагуле", и германской („Телефункен"), установленной на „Олеге". Другое предлагавшееся в тот же период МТК унифицированное решение касалось попытки учесть давшийся дорогой ценой боевой опыт порт-артурской эскадры, выявивший, в частности, неудовлетворительность защиты боевых рубок русских кораблей.

Командующий флотом в Тихом океане вице-адмирал Н. И. Скрыдлов 12 августа 1904 г. телеграфировал; „Грибовидная крыша боевой рубки улавливает летящие вверх с палубы осколки и вводит их в рубку". Для устранения этого явления „по возможности и на судах 2-й тихоокеанской эскадры" МТК решил установить особые отражатели у смотровых щелей

(просветов) боевых рубок броненосцев типа „Бородино", „Ослябя" и „Сисой Великий" и крейсеров „Олег", „Аврора", „Адмирал Нахимов", „Жемчуг" и „Изумруд". Отражатели по чертежу МТК изготовлялись Ижорским заводом, установка же их могла быть выполнена „судовыми средствами". Такими же отражателями следовало снабдить и крейсера „Кагул" и „Очаков".

При всей исключительной важности новой конструкции для успешного действия корабля в бою она, как ни странно, не была проверена в полигонных условиях (или на каком-либо старом броненосце) стрельбой или подрывом снаряда вблизи рубки. Цусимский бой 14 мая 1905 г. показал, что отражатели не выдерживали взрывов даже мелких снарядов, не могли помешать и их осколкам, влетавшим в широкий (305 мм!) смотровой просвет между отражателями и краями грибовидной крыши рубки. И как на „Цесаревиче" — флагманском корабле 1-й тихоокеанской эскадры, как на владивостокском крейсере „Рюрик", где в рубке был убит командир Е. А. Трусов, так и на кораблях 2-й эскадры боевые рубки не смогли защитить их личный состав. На флагманском броненосце „Князь Суворов" был ранен командующий З. П. Рожественский. На ряде кораблей в рубках погибли их командиры; именно так погиб на „Авроре" ее замечательный командир Е. Р. Егорьев.

Многие горькие уроки технических недоработок и организационных промахов, разорительной экономии и тактических ошибок должен был принести опыт второй эскадры, догоняя которую во главе отряда шел навстречу Цусиме и „Олег".

Но главный урок царизму история готовила на Черном море. Еще несколько месяцев — и вслед за Цусимой незыблемый, казалось бы, порядок службы, с такой энергией укрепляемый главным командиром Черноморского флота, потрясут события, символом которых станут имена „Потемкина" и „Очакова". А пока, не имея прямой связи с назревавшими в стране социальными потрясениями, работы на „Очакове" продолжались заведенным порядком. В основном они завершались, но недоделок и задержек было еще много.

В очередном, 46-м по порядку ежемесячном донесении строителя о степени готовности корабля (по стоимости работ) по каждому из его 11 пунктов (корпус, системы, устройства, оборудование и т. д.) не „дотягивалось" до полной готовности от нескольких десятых до 1—2%. Мастерские порта еще продолжали работы по рулевому устройству, Обуховский и Металлический заводы — по монтажу башен. Крепили полученные с Ижорского завода восемь плит казематов 152-мм орудий. Артиллерию на корабль еще так и не доставили. Не было готово и ни одного из 26 ростерных кильблоков для шлюпок; продолжалась установка систем парового отопления, водопровода, вентиляции, водоотливной и гальюнов. Из 168 иллюминаторов еще не хватало 14, а из 129 пиллерсов — 21. Не готовы были электрическое освещение, минные порты и минбалки, сетевое заграждение, рангоут и выстрелы, погреба и система подачи боеприпасов, тамбуры сходных люков и все пять провизионных погребов, мебель и восемь орудийных ставней. Доставлены, но не установлены были оба забортных трапа, а из 100 сходных трапов успели установ-

вить только 77. Шел монтаж 71 температурной трубы в угольных ямах; готовились ставить требующийся в погребах 51 крюйт-камерный фонарь; из 10 шлюпок и катеров доставили еще только четыре, из 16 шлюпбалок для них так и не хватало двух. Устанавливали все три шпиля. Из 400 леерных стоек не успели установить 126. В работе были два ручных штурвала, ожидали своих мест готовые якоря и цепи.

Завершающая стадия достройки, когда, как видно из этой сводки, поток крупных работ все более дробился на множество мелких, ничтожных составляющих общего процента готовности, но требующих каждая неусыпного внимания, всегда особенно изнурительна для строителей. Уже говорилось о том, как запоздалая доставка дверных замков вызвала цепную реакцию задержек гораздо более серьезных работ, включая прокладку трубопроводов и линий связи. Распутыванием таких, то и дело возникавших узлов — узких мест — Н. И. Янковский и продолжал заниматься с начала 1905 г. Теперь готовность корабля нарастала медленнее чем по проценту в месяц!

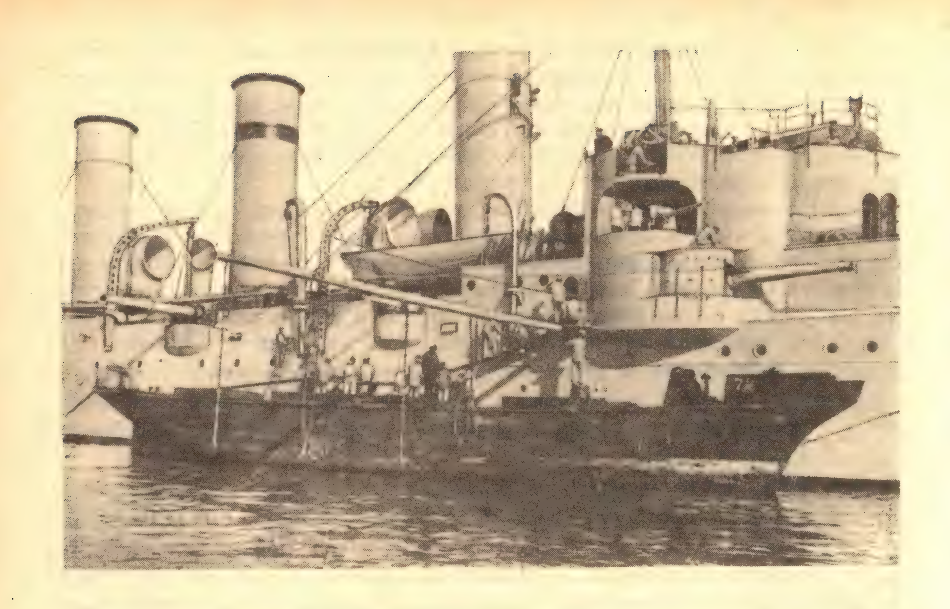
Как часто тогда бывало, на заключительном этапе многомесячной гонки порядком измотанного строителя корабля сменял более молодой инженер — обычно из числа его помощников. Ему и доверяли в порядке первого испытания энергии и самостоятельности — довести до конца уже налаженный, поставленный на надежные рельсы, но еще требующий больших усилий и, прямо скажем, упорной „работы ногами" процесс достройки корабля и сдачи его флоту. Подобно тому, как строителя „Потемкина" А. Э. Шотта по приходе корабля в Севастополь сменил подававший надежды инженер В. В. Константинов, теперь, в мае 1905 г., строителя „Очакова" Н. И. Янковского сменял знающий и энергичный инженер Севастопольского порта А. А. Баженов.[1] Н. И. Янковский перешел на должность главного корабельного инженера Севастопольского порта вместо переведенного в Петербург П. Е. Черниговского. Несколько недель до прибытия нового строителя „Очакова" его обязанности по совместительству выполнял В. В. Константинов, благо оба достраивавшихся корабля стояли практически рядом.

---

[1] Несколько слов о биографиях этих двух видных деятелей отечественного кораблестроения.

Николай Иванович Янковский — уроженец Петербургской губ. (род. в 1866 г.), закончил Техническое училище морского министерства, а затем и Морскую академию (1891 г.). Участвовал в постройке многих кораблей — броненосцев „Имп. Николай I", „Сисой Великий", „Полтава", минного крейсера „Капитан Сакен" и др. В 1899 г. назначен мл. судостр. Никол. порта и строителем „Ростислава". С 1908 г. был и. д. помощника главного инспектора кораблестроения, работал вместе с А. Н. Крыловым. В 1910 г. произведен в генерал-майоры. Дальнейшая судьба неизвестна.

Алексей Александрович Баженов — родился в 1870 г. в Вологде в семье священника. По окончании училища и академии (1898 г.) участвовал в постройке и испытаниях броненосца „Полтава" и крейсера „Аврора". После перевода в Севастополь руководил ремонтом ряда кораблей, выполнял обязанности строителя броненосца „Иоанн Златоуст". Одновременно с восстановлением и достройкой „Очакова" руководил постройкой судов техн. флота. В 1907 г. участвовал в испытаниях „Рюрика" в Англии. С 1909 г. — помощник главного корабельного инженера Севастопольского порта. В 1912 г. переведен в СПб — помощником начальника кораблестроительного отдела ГУК. Скончался в 1916 г.



После погрузки угля. Вид на среднюю часть и носовой каземат крейсера. Фото из фондов ЦВММ.

Команды вплоть до мая 1905 г., когда ,,Потемкин'' вошел в строй и покинул Корабельную бухту, общались между собой. Естественно, что июньское восстание на броненосце, сыгравшее огромную роль в революционном воспитании всего царского флота и армии, не было неожиданностью для ,,очаковцев''. Севастопольская большевистская военная организация уже давно готовила вооруженное восстание всего Черноморского флота. Ее руководящим ядром была сформировавшаяся к концу 1904 г. знаменитая ,,матросская централка''. Как вспоминал большевик матрос с броненосца ,,Екатерина II'' Александр Петров, по плану ,,централки'', восстание на самых мощных кораблях эскадры, приуроченное к моменту выхода ее на учения, должно было сразу же перекинуться на гарнизон и промышленные центры. Приобретенный революционным флотом контроль над морем позволил бы быстро распространить пламя борьбы по всему Причерноморью и обеспечить победу революции на юге России.

Очевидно, что достраивавшемуся крейсеру ,,Очаков'' не отводилось в этих планах особо важной роли, но установлено, что в подготовке восстания флота активно участвовали ,,очаковцы'': А. И. Гладков, Р. В. Докукин, В. И. Карнаухов-Краухов и ряд других.

Лето 1905 г. проходило в условиях уже охватывающей империю первой русской революции.

В береговых казармах дивизии, расположенных, кстати сказать, поблизости от адмиралтейства, в еще только обживавшихся кубриках нового крейсера, на нелегальных загородных сходках матросы жадно допытывались причин происходящих в стране потрясений.

* * *

Лишь к осени 1905 г. крейсер, по окончании основных работ, таких, как установка брони, башен и артиллерии, но с целым рядом недоделок, включая даже незаконченность электрического освещения, смог начать испытания в море.

Первый кратковременный выход состоялся 6 сентября, сразу после того как на корабле закончили выполнявшуюся портом установку топочного уравнителя системы Балтийского завода. Планировавшийся пробег под введенными в действие шестью котлами пришлось отложить из-за трещины, обнаруженной в 90-миллиметровой трубе паропровода. Причиной образования трещины сочли чрезмерные тепловые деформации, для компенсации которых проектная кривизна трубы у фланца оказалась недостаточной.

Затем 9, 12 и 20-го сентября, имея под парами поочередно котлы каждого из трех котельных, или как чаще говорили тогда, кочегарных отделений, выходили в море для ознакомления кочегаров с работой, осмотра котлов в действии на ходу и первой проверки работы машин. Число оборотов гребных валов доводили до 65 об/мин; давление пара было от 12 до 18 атм. На этих переходах выявили необходимость совершенствования системы смазки (установки добавочных малых насосов) подшипников ,,движения'', взаимодействующих со штоками поршней. Внутренние поверхности цилиндров, как показал их осмотр, по мере приработки деталей начали приобретать нормальную зеркальную поверхность.

Успешным был и выход 24 сентября, во время которого при действии шести кормовых котлов испытывали топочный уравнитель, а число оборотов винтов довели до 85 об/мин. 28 сентября число оборотов подняли до 100–110; под парами были котлы средней и кормовой кочегарки. Главные и вспомогательные механизмы, как и прежде, работали нормально; обнаруживавшиеся нагревания и стуки в отдельных узлах своевременно устранялись.

Затруднения, несмотря на переделки по опыту ,,Богатыря'' и ,,Олега'', вызвал лишь двойной стопорный клапан, открывание и особенно закрывание которого происходило очень медленно и требовало большого усилия. В цилиндре высокого давления левой машины, вскрытом после испытаний из-за слышавшихся в нем скрипов и стуков, обнаружили два сломанных пружинных поршневых кольца Рамсботома; поломка колец вызвала, по счастью, лишь незначительные повреждения зеркала цилиндра. Пружины решили заменить более прочными во всех цилиндрах, а пока вместо сломанных установили запасные. На более легкие потребовалось заменить поплавки автоматических питателей котлов – они пропускали воды больше, чем требовалось. Чтобы удобнее было управлять вентиляторными машинками в котельных отделениях, было признано необходимым вывести ручки их регуляторов на нижние площадки с помощью дополнительных приводов. Выявившееся чрезмерное (докрасна) нагревание дверец топок котлов решили устранить установкой дополнительных легких кожухов.



На юте у кормового флага. Фото 1910 г. из фондов ЦВММ. На заднем плане — однотипный крейсер „Память Меркурия".

Испытания проводились не только во время выходов в море, но и на стоянке. Так, в сентябре успешно испытали носовые и средние пародинамо и законченные только к этому времени системы водопроводов (соленой и пресной воды) и парового отопления. Неудачными оказались лишь испытания водоотливных насосов: несмотря на переделки они потребляли чрезмерно много электроэнергии.

После устранения всех замеченных недостатков, включая доработку системы смазки и устранения обнаруженного пропуска воздуха сальниками цилиндров низкого давления, крейсер 8 октября 1905 г. вышел в море для продолжения заводских испытаний. Под парами было 12 котлов среднего и кормового кочегарного отделений, число оборотов гребных винтов доходило до 130 об/мин. При 120 об/мин суммарная мощность главных машин по индикаторным диаграммам составила около 11 500 л. с. Скорость, замеренная по времени прохождения створных знаков, при числе оборотов 111 об/мин составила 19 уз, а при 124 об/мин — 20,4 уз. Осадка составляла носом 18 футов 6 дюймов и кормой — 21 фут 10 дюймов (средняя 6,15 м), что соответствовало водоизмещению 6500 т.

Пробеги с большей скоростью в тот день не успели выполнить из-за необходимости засветло высадить на берег находившихся на борту 200 рабочих порта. Как докладывал наблюдающий инженер-механик, машины работали „плавно и спокойно", но в диапазоне числа оборотов винтов от 100 до 110, соответствовавшем скоростям от 17 до 18,5 уз, обнаружилось „дрожание машин и корпуса". До скорости, соответствовавшей числу оборотов винтов 85 об/мин, пользовались вспомогательным регуляторным клапаном; главный при 125 об/мин из-за неудачной его конструкции удалось закрыть лишь через 10 минут.

Спусковые машинки безотказно переводили кулису „от стопа" на любой ход и обратно за 15 сек., а с „полного вперед" до „полного назад" — за 25 сек.

Хорошо работали и вспомогательные механизмы, включая испарители. Автоматическое питание котлов и система смазки подшипников механизмов, благодаря выполненным Сормовским заводом переделкам действовали исправно. Ни стуков, ни нагреваний не было; охлаждение водой (и то, как отмечал наблюдающий, незначительное) потребовалось лишь для бугелей эксцентриков и упорных подушек.

Пар держался хорошо, но, по мнению представителей завода, форсированное дутье, несмотря на полную работу вентиляторных машин, было бы недостаточным для достижения большой скорости. Созданию нужного давления воздуха мешали остававшиеся незаделанными многие отверстия в палубах и переборках котельных отделений. До полной готовности системы форсированного дутья, выполнявшийся портом, завод отказывался от продолжения своих испытаний. Препятствия им создавала и незаконченность проводки сети электрического освещения: временную сеть завод просил заменить в котельных отделениях на постоянную.

Пока выполнялись эти и ряд других, все еще остававшихся неоконченными портом работ, сормовичи приступили к подготовке крейсера к испытаниям на полный ход. Осматривали и перебирали машины, чистили котлы, выполняли переделки по результатам проведенных испытаний. В Сормове изготовили из более прочного металла новые поршневые кольца Рамсботома; два из них уже успели прислать в Севастополь. Готовые расширительные сальники для вспомогательного трубопровода задерживались из-за забастовки на железной дороге. Установили дополнительные кожухи на дверцах топок; коренной переделке подвергся двойной регуляторный клапан, снабженный особыми дополнительными клапанами и манометрами. Начатые в ноябре предварительные испытания подтвердили эффективность принятых мер — клапан работал удовлетворительно.

Около 25 ноября планировалось закончить оборудование форсированного дутья, после чего Сормовский завод рассчитывал возобновить ходовые испытания под всеми котлами трех котельных отделений и перейти к сдаче механизмов. Однако выполнить успели лишь три выхода 6, 7 и 11 ноября для приемки артиллерии, во время которых по требованию комиссии ходили лишь малой скоростью.

На этом испытания „Очакова" прервались. 13 ноября 1905 г., как читаем мы в донесении старшего инженер-механика, „ввиду возмущения команды, по распоряжению начальства офицеры и мастеровые Сормовского завода покинули крейсер".[1]

С новой силой подступившие к Севастополю грозные и героические события первой русской революции оборвали суету достроечных будней. Пройдут всего два дня — и имя „Очакова", подобно „Потемкину", оказавшегося в самом центре этих событий, болью и гневом отзовется по всей стране, станет достоянием ее славной революционной истории.

---

[1] ЦГА ВМФ, ф. 920. оп. 10, д. 297, л. 13.

СИГНАЛ: „КОМАНДУЮ ФЛОТОМ – ШМИДТ"

§ 23. ПОСЛЕ „ПОТЕМКИНА"

Со времени восстания декабристов (1825 г.), освобождения крестьян (1861г.) и убийства народовольцами царя Александра II (1881 г.) Россия не знала таких глубоких внутренних потрясений, какими был ознаменован год тысяча девятьсот пятый. События одно значительнее и грознее другого сотрясали российскую империю с первых дней этого года.

Громом прокатилось по стране известие о позорной сдаче Порт-Артура и бесславном потоплении остатков флота на его рейде. Через считанные дни всеобщая рабочая стачка парализовала заводы столицы, а вслед за ней Россию потрясло неслыханное по жестокости преступление царизма – „Кровавое воскресенье" 9 января. Прогнивший и разложившийся режим, испугавшийся мирного шествия своих подданных, расстрелял, изрубил и растоптал сотни рабочих, пришедших просить у царя помощи в их тяжелой жизни.

9 января – этот, по выражению В. И. Ленина, „великий урок гражданской войны" – стал первым днем начавшегося отрезвления народа, отшатнувшегося от веры в „царя-батюшку". Путь на баррикады становился все очевиднее. В составленном в тот же день воззвании „Ко всем русским гражданам и общественному мнению европейских государств" Максим Горький – свидетель бессмысленного расстрела – прямо обвинил Николая II „в убийстве мирных людей, ничем не вызвавших такой меры против них", и призвал всех граждан России „к немедленной, упорной и дружной борьбе с самодержавием".

Неудержимо нарастал и катился по стране вал первой русской революции, все более шатким становилось положение царизма: в январских стачках участвовало свыше 444 тысяч рабочих, то в одной, то в другой губернии вспыхивали крестьянские восстания, в городах не прекращались столкновения демонстрантов с войсками.

А затем, в мае, – Цусимская катастрофа с ее пятью тысячами напрасных жертв, гибелью почти всей эскадры, позорной сдачей немногих уцелевших кораблей. „Этого ожидали все, – писал В. И. Ленин, – но никто не думал, чтобы поражение русского флота оказалось таким беспощадным разгромом." Бросивший в бой неподготовленную эскадру в слепой надежде на чудо царизм оказался в глубоком шоке. Но спустя месяц его потрясло несравненно более страшное для него событие – восстание на броненосце „Потемкин". Посланная на усмирение эскадра сама оказалась на грани восстания, а один из ее броненосцев – „Георгий Победоносец" – перешел на сторону „Потемкина".

Объятый страхом за будущее пошатнувшегося престола Николай II, не задумываясь, отдает приказ потопить торпедами свой лучший только



Броненосец „Пантелеймон" — бывший „Князь Потемкин-Таврический".

что построенный корабль с его более чем 800 человек команды. Срочно привести этот приказ в исполнение требует морской министр Бирилев. „Жестоко наказать", „судить самым скорым полевым судом", „приговор привести в исполнение перед всей эскадрой и городом Одессой", — сыплются из Петербурга полные животного страха и дикой злобы повеления Николая II, жаждавшего крови бунтовщиков-„потемкинцев".

Действительно, со времен декабристов в вооруженных силах страны еще не было такого прямого выступления против самодержавного режима. В. И. Ленин немедленно подметил „громадное значение" восстания „Потемкина" и присоединения к нему „Георгия Победоносца" как первой попытки „образования ядра революционной армии".

Поднявшаяся с восстанием „Потемкина" и практически захлестнувшая всю страну грозная волна рабочих стачек и крестьянских волнений грозила снести уже трещавшее здание царизма. Лето принесло совпавшие с восстанием „Потемкина" по времени восстание матросов в Либаве и волнения солдат в Усть-Двинской крепости, затем восстание на учебном судне „Прут", всеобщие забастовки в городах, все учащающиеся столкновения с войсками и полицией, баррикады в Лодзи. Жестокие репрессии, казни, ссылки, увольнения и перестановки на флоте и в армии не могли остановить революционного движения в вооруженных силах.

И тогда царизм пустился на хитрость — обещал стране свободу.

Мошеннический характер этой уловки, по которой законом от 6 августа царь собирался создать лишь законосовещательную, ничего не решавшую и практически лишенную народных представителей Государственную думу, был немедленно разоблачен большевиками. В постановлении одной из сходок петербургских рабочих было прямо высказано „презрение этой жалкой попытке сохранить разложившееся самодержавие, обмануть рабочий класс и оставить его в положении рабов, лишенных всяких политических и гражданских прав."

Разгоревшаяся в начале октября всеобщая политическая стачка, в которой участвовало более двух миллионов человек, новые волнения среди солдат, разгромы помещичьих усадеб крестьянами и начавшаяся в ряде городов борьба на баррикадах заставили царизм, практически уже не имевший надежных войск для установления военной диктатуры, пойти на новые уступки. Манифестом 17 октября 1905 г. царь обещал гражданские свободы: неприкосновенность личности, свободу совести, слова, собраний и союзов, расширение народного представительства в Государственной думе, предоставление ей законодательных прав.

„Царизм уже не в силах подавить революцию. Революция еще не в силах раздавить царизм", — писал В. И. Ленин о сложившемся в тот момент временном равновесии сил. Царизм рассчитывал своими обещаниями внести разлад в силы революции, а затем, когда она пойдет на убыль, отказаться от сделанных уступок. Временное равновесие неизбежно вело к дальнейшему обострению классовой борьбы, к вооруженной схватке с самодержавным режимом.

Уже в день опубликования манифеста царские власти, как и 9 января, начали расстреливать мирные шествия и манифестации с красными флагами. В тот же день Николай II объявил благодарность войскам петербургского гарнизона и особо — семеновскому полку „за верную службу при чрезвычайно тяжелых обстоятельствах". В. И. Ленин напоминал в те дни, что происходящие события полностью подтверждают предостережения большевиков: „пока не свергнута фактическая власть царизма, до тех пор все его уступки, вплоть даже до „учредительного" собрания, — один призрак, мираж, отвод глаз".

Полным подтверждением этих слов стали события в Севастополе. Далекий от театра военных действий город со времени восстания „Потемкина" так и оставался на военном положении. Будучи не в силах справиться с нараставшим революционным движением чисто полицейскими мерами, царизм все чаще прибегал к использованию в карательных целях вооруженных сил. Военно-полицейский террор обрушился на город и на флот.

Суд над 44-мя матросами с „Прута" 30 июня и 75-ю матросами с „Георгия Победоносца" 29 августа, жесточайшие приговоры, циничный отказ адмирала Г. П. Чухнина на мольбу родителей приговоренного к смерти Кошубы о помиловании, устрашающие расстрелы, — все эти злодеяния не спасали положения, а только способствовали нарастанию революционных настроений. Под пулями своих же обманутых товарищей-матросов, которых Чухнин заставлял вершить казни, погибали люди удивительной нравственной чистоты и идейной убежденности — пламенные большевики и беспартийные борцы за справедливость. Вот имена севастопольских революционеров, первыми отдавших жизни за светлое будущее: Александр Петров, Иван Черный, Дмитрий Титов, Иван Адаменко, Дорофей Кошуба, Семен Дейнега. Только надежда на арест „главарей" заставляла палачей откладывать столь же „скорый и справедливый" суд над „потемкинцами".

Весь Черноморский флот был охвачен вакханалией сплошного сыска. Волна доносов и повальных обысков, арестов и разжалований все нараста-

РОССІЙСКАЯ СОЦІАЛЬДЕМ. РАБОЧАЯ ПАРТІЯ

Пролетаріи всѣхъ странъ, соединяйтесь!

Наше требованіе.

Соціальдемократія партія пролетаріата т. е. класса наемныхъ рабочихъ. Она стремится къ освобожденію рабочаго класса отъ всякаго угнетенія. Своей классовой борьбой пролетаріатъ завоюетъ соціализмъ и этимъ освободитъ все человѣчество отъ нищеты, подчиненности, невѣжества и пороковъ.

Но для того, чтобы классовая борьба пролетаріата за его полное освобожденіе была успѣшна, необходимо раньше всего свергнуть царское самодержавіе, которое душитъ все живое. Необходимо искоренить безъ остатка это царство произвола и насилія, потому что всякій остатокъ самодержавныхъ порядковъ [illegible] можетъ послужить зацѣпкой для народнаго бѣдствія въ будущемъ. Необходимо перестроить всѣ государственные порядки цѣликомъ на свободный, демократическій (народный) ладъ. На мѣсто наслѣдственнаго самодержавія царя должна быть поставлена верховная власть самого народа въ государствѣ т. е. самодержавіе народа. Всѣ, безъ исключенія, власти въ государствѣ должны назначаться не Божіей милостью, а волею народа, не по наслѣдственнымъ привилегіямъ, а по народному избранію. Необходимо, такимъ образомъ, съ корнемъ уничтожить царскую власть, которая всегда является оплотомъ народнаго угнетенія, и провозгласить народную республику.

Въ народной республикѣ во главѣ государства будетъ стоять не наслѣдственный царь и назначенные имъ опричники, а народный парламентъ (Законодательное собраніе). [illegible] русскій народъ и всѣхъ, кто искренно преданъ благу народа, бороться за свободную народную республику.

Требуйте же всѣ — рабочіе и крестьяне, ремесленники и мѣщане, бѣднота городская и деревенская;

Требуйте всюду — на людныхъ собраніяхъ и уличныхъ демонстраціяхъ;

Требуйте громко:

ДОЛОЙ САМОДЕРЖАВІЕ ЦАРЯ!

ДА ЗДРАВСТВУЕТЪ САМОДЕРЖАВІЕ НАРОДА!

ДА ЗДРАВСТВУЕТЪ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА!

Изданіе Крымскаго Союза Р. С.-Д. Р. П.

Отпечатано 20.000 экземпляровъ.

ТОВАРИЩИ, РАБОЧІЕ ПОРТА!

На ваши требованія вы получили отвѣтъ г. Чухнина. Вы всѣ прочли этотъ достопамятный отвѣтъ. Что-же онъ вамъ далъ? Ничего. Г. Чухнинъ не счелъ даже возможнымъ для себя поговорить съ вами серьезно, какъ съ взрослыми людьми; онъ только посмѣялся надъ вами, какъ надъ дѣтьми, которые нашалили. Его отвѣтъ, — это полное пренебреженіе къ вашимъ кровнымъ нуждамъ. „Этого нельзя, этого не можно, а это не мое дѣло," — вотъ и все, что онъ вамъ сказалъ. Мало того. Онъ васъ поучаетъ, что выставленныя вами требованія — не ваши требованія, вы ихъ не хотите и не понимаете даже. Это де враги Россіи вамъ ихъ навязали, такъ-же какъ и вашимъ товарищамъ рабочимъ Петербурга. Въ заключеніе онъ пугаетъ васъ выгнать всѣхъ съ работъ и пригласить иностранцевъ, если вы будете настаивать на своихъ требованіяхъ.

Словомъ, товарищи, г. вице-адмиралъ не хочетъ васъ слушать, но очень хочетъ, чтобы вы молчали, и по прежнему безропотно, какъ рабочій скотъ, подставляли [illegible]

Ваши требованія только отчасти улучшатъ ваше положеніе. Но, вѣдь, вы хотите полнаго освобожденія отъ гнета капитала и правительства. Выставьте-же на вашемъ знамени общія требованія рабочихъ всего міра. И прежде всего требуйте немедленнаго прекращенія войны, разорительной для русскаго народа. Требуйте созыва Учредительнаго Собранія, выбраннаго отъ всего народа на основѣ всеобщаго, [illegible], прямого тайнаго избирательнаго права, которое займется переустройствомъ современной государственной жизни. Требуйте свободы союзовъ, собраній, стачекъ, слова и печати.

Долой войну, долой самодержавіе!

Да здравствуетъ Демократическая Республика

Да здравствуетъ соціализмъ!

Севастопольскій Комитетъ Крымскаго Союза Россійской Соціаль-Демократической Рабочей Партіи

Май 1905 года.

Две прокламации из числа распространявшихся в Севастополе в 1905 г.

ла. И тем не менее Чухнин неоднократно „входил с представлением об улучшении розыскного дела в Севастополе", считая, что „пропаганда революционных идей среди матросов все более и более усиливается", а „жандармская полиция при настоящем своем составе не может с успехом выполнять возложенные на нее обязанности".

Ему вторил и. о. начальника местного жандармского управления подполковник А. Бельский. Докладывая, что на сходках матросы склоняют рабочих порта к забастовке, обещая им свою поддержку, он жаловался: „Наблюдение среди чинов флота в силу их особенных условий жизни осуществляется с трудом, бесконтрольное ежедневное увольнение матросов из казарм, а также совместная их работа с портовыми рабочими на судах, готовящихся к плаванию, способствуют общению их с лицами, политически неблагонадежными".

В обстановке все ужесточавшихся репрессий, потеряв во время арестов в Одессе и Севастополе своих лучших товарищей, разрозненные группы большевиков разворачивали работу в массах. Не прекращались загородные сходки и массовки „в окрестностях города — на балках

и кружковые — по частным квартирам" (из жандармского донесения). Так, 18 апреля за Инкерманом около 300 человек, в числе которых были нижние чины — матросы, „устроили род противоправительственного митинга с произнесением речей и возгласов преступного политического содержания" (из другого донесения). В следующей по времени жандармской сводке снова читаем: „Были две сходки матросов; агентурным путем установлено, что на них был оратор из города".

Среди солдат и матросов ходили по рукам номера нелегальной ленинской газеты „Пролетарий". В одном из них „очаковцы" прочли рассказ своих же товарищей о том, как они готовили восстание в дивизии для поддержки „Потемкина". За этим номером чухнинские ищейки охотились с особым усердием, но распространители газеты обнаружены так и не были. Безрезультатными были и дознания по поводу „Солдатской памятки", которую читали в эшелонах черноморцев, отправляемых в апреле в Либаву, по поводу листовки с обращением „Товарищи, рабочие порта!", обнаруженной на „Потемкине" 17 мая, по поводу ряда других распространяемых на кораблях и в городе прокламаций[1]. Матросы подпольщиков не выдавали.

Лишь изредка всеобщая слежка давала результаты. Так, в июле 1905 г. командир превращенного в плавучую тюрьму учебного судна „Прут" докладывал, что удалось выследить и арестовать матроса Г. Шкреба, хранившего нелегальные листовки и революционные стихотворения.

12 августа в штаб флота поступило донесение о том, что на достраивающемся крейсере „Очаков" обнаружены революционные листовки. На грань паники привело севастопольские власти „массовое разбрасывание" в ночь на 10 сентября по всему городу прокламации Крымского союза РСДРП „Наше требование". В ней содержался призыв к низвержению самодержавия и установлению демократической республики, передаче власти в руки народного законодательного собрания, подлинному обеспечению гражданских свобод и равноправия наций.

Все острее становилась обстановка, все явственнее ощущалась роль большевистского руководства всей подпольной деятельностью на флоте.

Теряющий под ногами почву Чухнин изобрел новую иезуитскую меру — массовый перевод ненадежных матросов солдатами в армейские части, а затем предпринял длительный поход флота с единственной целью: в обстановке изнурительного летнего плавания и непрекращающихся учений сбить революционный накал матросской массы. В походе принимал участие морской министр А. А. Бирилев. Флаг командующего флотом был поднят на „Ростиславе". Кроме этого броненосца в море вышли „Три Святителя", „Двенадцать Апостолов", „Екатерина II", „Синоп" и „Чесма", штабной пароход „Эриклик", минный заградитель „Дунай", минный крейсер „Капитан Сакен" и шесть эскадренных миноносцев. За девять дней непрерывных учений и стрельб флот обошел все турецкое побережье (с заходом в Синоп) и 19 октября вернулся в главную базу.

---

[1] В течение 1905 г. Крымским союзом РСДРП и Севастопольским комитетом РСДРП было выпущено около 20 типографских листовок (некоторые тиражом до 20 000 экз.). В каждой из них были разоблачения преступности самодержавия, требования свобод, призывы к солдатам — переходить на сторону народа.

§ 24. ОКТЯБРЬ 1905 ГОДА В СЕВАСТОПОЛЕ

Севастополь встретил флот известием об объявленных накануне царских свободах и кровопролитии, которое в тот же день устроил в городе комендант крепости генерал Неплюев. Мирное обсуждение существа только что сообщенного телеграфом высочайшего манифеста от 17 октября вызвало гнев блюстителей порядка. На митинг, проходивший у музея Севастопольской обороны, по приказанию полицмейстера набросились со штыками и шашками наголо специально отобранные „надежные" матросы и казаки. Начавшееся кровопролитие остановил воинский начальник полковник Де-Роберти (за свой либеральный поступок он потом поплатился службой).

После нового митинга на Приморском бульваре толпа, как это происходило по всем городам России, отправилась к тюрьме требовать немедленного освобождения политических заключенных. Но генерал Неплюев, несмотря на уговоры градоначальника контр-адмирала А. М. Спицкого, отказался „потакать требованиям толпы" и вызвал к тюрьме войска. По манифестантам открыли огонь. Восемь человек убиты, более 40 – ранены. Так был отмечен в Севастополе первый день „дарованных царем свобод". Особо отличившегося убийцу – унтер-офицера Тараса Жупина командующий войсками Одесского военного округа генерал Каульбарс приказал наградить серебряными часами с надписью „За доблестное поведение 18 октября 1905 г."

На заседании городской думы, обсуждавшей форму протеста против устроенной полицией бойни, с горячей речью выступил лейтенант П. П. Шмидт.

Сын адмирала П е т р П е т р о в и ч Ш м и д т (1867–1906 гг.) уже во время пребывания в Морском училище проникся идеями гуманизма и социальной справедливости. Со всей силой глубоко впечатлительной, тонко чувствующей, богато одаренной натуры он сопереживал угнетенным, увлекаясь произведениями писателей-гуманистов, пытливо изучал историю общественного развития, программы и тактику политических партий, настойчиво овладевал социалистическими учениями: „Тот, кому дана способность страдать за других и логически мыслить, кто пристально изучал общественные науки, тот – убежденный социалист", – писал П. П. Шмидт в октябре 1905 г.

Таким убежденным социалистом, неустанным борцом за правду и справедливость он был и среди рабочих, когда сразу по производстве в офицеры, приехав к родным в отпуск, трудился на заводе, и в кругу мыслящей молодежи, и на службе в РОПиТ, когда командовал океанским пароходом „Диана", и в остававшейся ему чуждой по духу офицерской среде. Понимая решающую роль вооруженных сил в назревавших в стране событиях, он пытался убедить офицеров, что, „выполняя преступные бюрократические предначертания, они отворачиваются от народа", что „присяга обязывает их не выполнять приказаний, явно клонящихся ко вреду", что долг их – „честным и правдивым словом" сказать царю о необходимости широких демократических реформ, не допустить, чтобы их мундир, о чести которого они столько говорят, был бы „по первому



П е т р П е т р о в и ч Ш м и д т — командующий революционным флотом, поднявший флаг на крейсере „Очаков".

призыву бюрократии обагрен народной кровью". „Но глухи были г. г. офицеры, слишком прочно сидела в них боязнь за свою карьеру, слишком слабо было в них чувство долга", — с горечью писал П. П. Шмидт весной 1905 г.

Человек действия, далекий от бесплодных мечтаний идеалиста, П. П. Шмидт принимает события 1905 г. как сигнал для практического осуществления исповедываемых им освободительных идей. Вот почему он, командир плававшего все лето на Дунае миноносца № 253, по приходе в Севастополь немедленно отдается бурной общественной деятельности. Вот почему дотоле мало известный лейтенант флота, не принадлежа ни

к одной из политических партий, становится признанным трибуном быстро революционизировавшихся масс.

Страстная, не оставляющая сомнений речь П. П. Шмидта воспламенила слушателей. Дума единогласно приняла его предложение навечно вывесить в ее помещении фамилии организаторов расстрела — полицмейстера Попова, жандармского полковника Бельского и других, „дабы и будущее потомство видело и поучалось примером, как свободные граждане клеймят позором посягателей на неприкосновенность личности свободных граждан''.

Организованная думой с согласия коменданта крепости севастопольская народная милиция просуществовала, однако, лишь три дня. По указанию премьера С. Ю. Витте и министра внутренних дел Дурново она уже 21 октября была заменена прежней полицией. Но слух о „Севастопольской народной охране'' разнесся по России, с приветствием к ней обращались французские студенты.

На всю страну прозвучала и полная высокого гражданского пафоса клятва, которую в едином порыве повторили за П. П. Шмидтом тысячи севастопольцев, собравшихся на похороны жертв царских „свобод''. Этой клятвой П. П. Шмидт призывал всех не уступать никогда и никому ни одной пяди завоеванных человеческих прав, не пожалеть жизни для сохранения свободы каждого, всю свою „свободную общественную работу'' отдать на благо „рабочего неимущего люда'', забыть о национальной розни и помнить, что отныне все — „равные, свободные братья великой свободной России''. Вместе с П. П. Шмидтом многотысячный митинг повторил и клятву снова объявить „Великую всероссийскую забастовку'', если правительство не даст людям „всеобщего избирательного равного для всех права''.

Г. П. Чухнин, этот верный слуга царизма, положивший так много сил для усмирения „Потемкина'', уволивший „из-за недостатка усердия'' всех своих флагманов и ради водворения на флоте постоянно им декларируемого „честного направления службы'' без колебаний обрекавший матросов на смерть, не мог перенести опасной для властей деятельности П. П. Шмидта. В тот же вечер 21 октября, как раз в день объявления правительством политической амнистии, мятежного лейтенанта арестовали. Отправленный на броненосец „Три Святителя'' он обращается к людям с предостережением — не ждать от умирающей царской бюрократии разъяснений пользования манифестом о свободах. Чтобы покончить „с отживающим последние дни режимом'', народ должен сам приложить последние усилия „для действительного осуществления правового порядка и действительной свободы'' так, как они понимаются „всеми свободными народами'', — писал П. П. Шмидт. Напоминая, что по произволу Чухнина он арестован „за свободное слово'' уже после манифеста 17 октября, П. П. Шмидт просил всех добиваться гласного и открытого суда над ним; он был уверен, что скамья подсудимых превратится для него в трибуну, с которой он нанесет „последний тяжкий удар ненавистному режиму''.

В газетах началась шумная кампания в защиту П. П. Шмидта. Рабочие Севастопольского порта избрали его своим „пожизненным депутатом''.

Военно-морской прокурор сообщил Г. П. Чухнину, что в случае отдачи П. П. Шмидта под суд максимальным наказанием, которое его может ожидать, будет лишь дисциплинарное взыскание. Тогда Чухнин 24 октября шлет морскому министру донос с перечислением всех „преступлений" Шмидта, включая и речь в думе, где он „предложил способ осуждения законных действий подлежащего начальства". По полученным, якобы, им, Чухниным, анонимным письмам, Шмидт ходил по городу с музыкой, с матросами и народом и одобрял команду „Потемкина", которая „сделала первый шаг к настоящей смуте". А так как Шмидт 20 октября подал в отставку, пишет Г. П. Чухнин в одном из вариантов доноса, то, „принимая во внимание его революционную деятельность, совершенно несовместимую с понятием о долге, присяге и чести офицера", надо успеть исключить Шмидта из службы без мундира, т. е. самым позорным способом.

П. П. Шмидт все же был освобожден, но уволили его высочайшим приказом от 7 ноября без обычно принятого производства в следующий чин (капитана 2 ранга). Неугомонный Г. П. Чухнин успел при этом найти способ обойти царские свободы и отдал еще не уволенному со службы П. П. Шмидту личный приказ с запрещением „заниматься агитаторством, иначе он будет предан суду".

П. П. Шмидт игнорировал это чухнинское предупреждение.

§ 25. МАТРОССКАЯ РЕСПУБЛИКА

Конец октября был ознаменован в империи неслыханным по размаху и крайне опасным (вблизи самой столицы!) восстанием матросов и солдат в Кронштадте. Три дня просуществовала на Балтике первая матросская республика. И пример ее не мог не повлиять на настроение черноморцев.

Обстановка в Севастополе все накалялась. Митинги, организованные социал-демократами, собирали до 2–3 тысяч человек, причем особенно много было на них рабочих. На митингах, как говорилось затем в обвинительном акте на суде 24 мая 1906 г., „вовсю критиковали правительство, причем внутреннее положение России рисовалось самыми мрачными красками". Эта пропаганда действовала на нижних чинов, и воинская дисциплина, „ослабленная, в известной мере, предшествовавшими мятежами на судах", неуклонно, несмотря на все усилия начальства, падала.

„Настроение в командах ненадежное, появились признаки его на „Очакове" и „Пантелеймоне" (бывшем „Потемкине" – Р. М.) и в дивизии"[1]; „Агитация идет за освобождение от суда матросов „Потемкина";

---

[1] Флотская дивизия – административно-хозяйственное формирование на Черноморском и Балтийском флотах, объединявшее все флотские экипажи.

Флотские экипажи, имевшие каждый свою береговые казармы, комплектовали приписанные к ним корабли и береговые подразделения личным составом, обеспечивали предварительное обучение, содержание, назначение на корабли в плавание и учет прохождения службы всех состоявших в дивизии матросов и офицеров. На период практиковавшегося до реформ 1905–1906 гг. зимнего разоружения кораблей в казармах экипажей сосредотачивался практически весь личный состав флота.

Приказъ

ГЛАВНАГО КОМАНДИРА ЧЕРНОМОРСКАГО ФЛОТА И ПОРТОВЪ ЧЕРНАГО МОРЯ.

Севастополь. Октября 24 *дня 1905 г., №* 1274

Объявляю по ввѣренному мнѣ флоту для исполненія, что согласно § 28 Устава внутренней службы флотскихъ экилажей, всѣмъ нижнимъ чинамъ воспрещается участвовать въ разныхъ уличныхъ сборищахъ, а потому посѣщеніе кондукторами и всѣми прочими нижними чинами устраиваемыхъ нынѣ на приморскомъ бульварѣ, или - же въ иныхъ мѣстахъ сходокъ, безусловно воспрещается.-

Вице-Адмиралъ Чухнинъ

Подписанный Г. П. Чухниным приказ, запрещающий матросам посещение митингов.

„Арестовать тысячи нельзя, чувствую, что с арестами и при действии оружием восстанет весь флот", — докладывает в Петербург Г. П. Чухнин. Спасение он, как и при восстании „Потемкина", видит лишь в присылке надежных войск.

Матросам и солдатам запретили ходить на городские митинги, а когда социал-демократы перенесли свои митинги к казармам, адмирал отправил для их разгона боевые роты, т. е. верные части, вооруженные боевыми патронами. Задуманную властями провокацию — выстрел из толпы по ротам — сорвал случайно услышавший об этом матрос К. Петров[1]. Не теряя времени, он открыл огонь из винтовки по организаторам провокации — штабс-капитану Штейну, пришедшему в дивизию с учебной командой 50-го Белостокского полка, и контр-адмиралу Писаревскому — старшему флагману дивизии. Схваченный К. Петров был тут же освобожден матросами, боевые роты — обезоружены.

Так 11 ноября во флотской дивизии началось стихийное восстание, сразу же охватившее до 2000 ее матросов и часть солдат. Такие же события происходили и в других частях крепости, и на батареях. Это было

---

[1] Георгиевский кавалер, рулевой из состава расформированного экипажа крейсера „Варяг"; состоял в 28-м флотском экипаже.

несравненно более организованное движение, чем во время восстания „Потемкина". Здесь рука об руку действовали матросы, солдаты и „вольные", т. е. гражданские агитаторы. Их энергично поддерживали рабочие порта, избравшие лейтенанта П. П. Шмидта своим депутатом. Дала трещину длительно культивировавшаяся начальством рознь, вражда между „флотскими" и „сухопутными": значительная часть саперной роты Севастопольской крепости, предводительствуемая унтер-офицером Барышевым, с оружием в руках 13 ноября переправилась в казармы 28-го флотского экипажа и с криками „Ура!" была встречена матросами.

На грани восстания оказались оба расквартированных в городе пехотных полка – 50-й Белостокский и 49-й Брестский. Лишь уговорами и обманом офицеры смогли увести их за город и отделить от проникших в полковые казармы городских манифестантов.

В растерянности Чухнин докладывал в Петербург о полной утрате контроля над флотом: „Боевые роты отказываются стрелять"; „Сухопутные войска стрелять не будут"; „Положение безвыходное"...

„Матросы, вероятно, поставят какие-нибудь условия, которым придется подчиниться или распустить флот", – сообщает адмирал вечером 11 ноября шифровкой Николаю II.

„Матросы овладели дивизией и положением дела"; „Мастеровые порта присоединяются к социальной партии"; „Для подавления силой указанного движения необходима присылка больших военных сил с артиллерией или подчинение всем требованиям". – Это из его же следующего донесения царю 12 ноября.

В этот день собравшиеся в матросских казармах депутаты кораблей, частей и порта фактически образовали Совет матросских, солдатских и рабочих депутатов. Непосредственное руководство революционным движением осуществлял выделенный Советом исполнительный орган – Матросская комиссия, включавшая представителей Севастопольского комитета РСДРП, военной социал-демократической организации и рабочих порта. Во главе комиссии стал член РСДРП И. П. Вороницын.

„К ночи на воскресенье 13 ноября в городе господствовала одна власть – власть Матросской комиссии. Начальства как будто не было", – писала позднее большевистская газета „Борьба".

Главная активная сила матросской республики – ее депутаты – поддерживали (до чухнинского запрета) постоянную связь со своими товарищами в частях, батареях, на кораблях и в порту; их авторитет был исключительным.

Депутаты-„очаковцы" и некоторые члены команды крейсера непрерывно выступали в городе, разъясняя требования восставших[1]. Так, зорко следивший за обстановкой жандармский ротмистр Васильев докладывал, что „очаковец" И. Ф. Родионов, передавший 12 ноября требования матросов командиру Белостокского полка, весь день разъезжал

---

[1] Стоит упомянуть об обнародованном 15 ноября объявлении Севастопольского Совета с решительным опровержением циркулирующих в городе провокационных слухов, „будто восставшие матросы и солдаты намереваются выйти в город и произвести разгром мирных жителей".

верхом по городу, беспрепятственно занимаясь агитацией: ,,Задержать его нельзя было, симпатии черни и публики были на стороне матросов; полицию, жандармов и офицеров открыто бранили на улицах, почти на каждом перекрестке агитаторы собирали кучки народа..."

Казалось, еще один толчок — и власть царизма здесь, в Севастополе, рухнет навсегда.

§ 26. БОЛЬШЕВИКИ ,,ОЧАКОВА"

События на берегу, в дивизии, не были неожиданностью для ,,очаковцев".

Революционная пропаганда на борту крейсера велась давно — практически со времени комплектования его экипажа. Передовой в этом отношении была машинная команда, собранная из наиболее развитых и частью уже знакомых с революционной пропагандой мастеровых. В большинстве своем — молодежь (до 23—25 лет), матросы чутко вслушивались в слова о правде и социальной справедливости, остро переживали оскорбительное для человеческого достоинства отношение к нижним чинам. А некоторые еще за пять лет до восстания — во время изготовления машин и котлов крейсера — проходили выучку классовой борьбы у сормовского пролетариата. Это было время подъема самосознания рабочих, которое так ярко отобразил Максим Горький в романе ,,Мать". Известно, что летом 1900 г. с сормовскими рабочими дважды встречался В. И. Ленин. Среди них работала очень сильная подпольная большевистская организация во главе с Я. М. Свердловым. В 1902 и 1903 гг. здесь проходили мощные политические первомайские демонстрации. Обстановка тех лет в Нижнем хорошо показана в книге ,,История Красного Сормова" (М., ,,Мысль, 1969), к которой мы и отсылаем читателя.

Трудно представить, чтобы электрики и артиллеристы, машинисты и кочегары ,,Очакова", контактировавшие на протяжении многих лет с рабочими Сормова, Петербурга, Екатеринослава, Перми и всех тех других городов, откуда шли поставки и прибывали рабочие-монтажники, оставались равнодушными к набиравшему силы рабочему движению.

Много времени провели в Сормове остававшиеся там на время отправки машин в Севастополь машинный кондуктор Вдовиченко, машинные квартирмейстеры 1 статьи Ляшко и Волошин, кочегар 1 статьи Фомич.

Достоверно известно, что О. И. Волошин (до военной службы — рабочий Донецкого бассейна) вел активную революционную пропаганду. Уже в марте 1903 г. он был отдан под ,,ближайший надзор начальства" за то, что возле Малахова кургана бросил привезенный им из Нижнего сверток, в котором оказалось ,,множество революционных изданий, прокламаций, революционных отчетов". За ведение революционной пропаганды 19 ноября 1904 г. О. И. Волошина арестовали, но и после освобождения, отданный под надзор командира 32-го экипажа, он продолжал деятельно участвовать в подготовке восстания на крейсере ,,Очаков" и броненосце ,,Екатерина II". Эта подпольная работа усилилась в связи с октябрьскими событиями в городе и во флотской дивизии.

Резкому подъему революционных настроений в команде „Очакова" способствовало ежедневное появление на нем для завершения достроечных работ около 300 рабочих, среди которых были и агитаторы, специально прибывшие из центров забастовочного движения — Петербурга и Москвы. От экономических требований агитаторы исподволь переходили к политическим. И прежде всего речь шла о необходимости законного, ввиду выхода манифеста о свободе, освобождения арестованных Чухниным матросов „Потемкина".

Брожению на крейсере способствовала крайняя непопулярность недавно назначенного и не понимавшего перемены обстановки временного командира корабля капитана 2 ранга С. А. Глизяна[1].

С. А. Глизян пытался, согласно наставлениям адмирала, подтянуть команду и начал угрожать „очаковцам" расстрелами и репрессиями, какие уже постигли команду „Прута" и какие предстоят теперь участникам подавленного восстания в Кронштадте. В результате уже 8 ноября он вынужден был доносить Г. П. Чухнину о неповиновении машинной и кочегарной команд, которые, несмотря на троекратное его приказание „разойтись и не устраивать сборищ", разойтись отказались. Громкие крики „командира долой!", подхваченные едва ли не всей командой „Очакова", были хорошо слышны на рейде. Только появление пользовавшегося доверием команды старшего офицера капитана 2 ранга М. М. Скаловского удержало матросов от решительных действий. Однако они официально заявили старшему офицеру жалобу на то, что трое из них, поставленные командиром на верхней палубе „под ружье"[2], продрогли от холода.

На следующий день к подъему флага, вопреки обыкновению, наверх вышла и машинная команда. При обращении командира она отказалась отвечать на его приветствие. Строй команды смешался, вновь раздались крики „долой командира!".

Прибывшему для разбора инцидента военно-морскому прокурору выборный от команды машинист А. И. Гладков заявил претензию на грубое обращение командира и на неудовлетворительность пищи, а также высказал требование разрешить команде участвовать в митингах на берегу и пожелание — чтобы офицеры занимались с матросами и объясняли им текущие события государственной жизни страны.

10 ноября командир корабля здоровался утром только с кондукторами и караулом. Команда весь день находилась в возбужденном состоянии, которое, как замечали офицеры, особенно старались усилить машинисты Гладков, Чураев и Докукин. Как говорилось потом в обвинительном заключении, „люди собирались в кучки и о чем-то оживленно беседовали между собой, прекращая разговор при приближении начальствующих лиц".

Так в команде крейсера зрела и приобретала все более организованную форму убежденность в необходимости коллективных действий.

---

[1] Назначен 30 октября на время отпуска капитана 1 ранга Ф. С. Овода.

[2] Мера наказания (в соответствии с дисциплинарным уставом), по которой наказанный должен стоять назначенное время по стойке „смирно" с винтовкой и в „полной боевой походной амуниции".

Душой оранизации были большевики. Революционная пропаганда велась в то время на кораблях не только большевиками. Знавшие о многом севастопольские жандармы считали, что, помимо разного рода временно проявлявших себя революционных социал-демократических фракций, прочные корни в городе и на флоте имели только четыре ,,противоправительственные организации'' разных платформ. И первой из них неизменно назывался Севастопольский комитет Крымского союза РСДРП. Его агитаторы и его прокламации всегда были предметом наибольшего внимания жандармов, их больше всего боялся Г. П. Чухнин, с ними вел он особенно жестокую, непрерывную и все-таки безуспешную борьбу.

Опыт восстаний на Черном море, как и на Балтике, убедительно показывал, что самоотверженность и революционная стойкость матросов с наибольшей силой проявлялась именно на тех кораблях, движением на которых руководили большевики. Григорий Вакуленчук на ,,Потемкине'', Дорофей Кошуба и Семен Дейнега на ,,Георгие Победоносце'', Александр Петров и его три товарища на ,,Пруте'', — именно эти беззаветные революционеры обеспечили успех трех главнейших предыдущих восстаний грозного 1905 года на Черноморском флоте. И то, что вслед за ними ,,Очаков'' встал в центре событий ноябрьского восстания в Севастополе, объясняется тем же: на крейсере сложилась и уцелела к этому времени самая боеспособная из всех действующих большевистских групп. Ее составляли, насколько можно судить по немногим сохранившимся документам, машинист А. И. Гладков, комендор Н. Г. Антоненко и сверхсрочно служащий кондуктор С. П. Частник.

Особую устойчивость группе должен был придавать Сергей Петрович Частник — старший по возрасту, служебному стажу (10 лет против двух-трех у его товарищей) и кондукторскому воинскому званию. Дошедшие до нас его письма и обращения говорят о нем как о человеке высокой идейной убежденности, культуры и благородства. По своему душевному складу он был, по-видимому, близок Петру Петровичу Шмидту.

В примыкавшем к большевикам активе было более десяти матросов. Один из них — машинист Чураев — 12 ноября открыто заявил лейтенанту Винокурову, что он убежденный социал-демократ и что ему уже многим матросам, с которыми он беседовал группами по два—три человека, удалось ,,открыть глаза на истину''.

Так, в условиях активной и действенной большевистской агитации росло и крепло революционное самосознание экипажа крейсера.

Обстановка обострялась и 11 ноября, когда крейсер вышел в море для испытания стрельбой башенных установок, общее внимание матросов сосредоточилось на мостике, где стоял командир. Казалось, все только и ожидали сигнала к восстанию. Зная о положении на корабле, Г. П. Чухнин на всякий случай приказал вечером выпустить жидкость из компрессоров орудий, что делало стрельбу из них невозможной. Тогда же на крейсере появились известия о волнениях в дивизии. Стремясь отвлечь команду, старший офицер капитан 2 ранга М. М. Скаловский устроил чтение дневника японского офицера о русско-японской войне, но матросы слушали плохо, переговаривались вполголоса и до начальства дошло, что на слова хозяина трюмного отсека Фоминова — ,,трюмного механика не надо''.



Сергей Петрович Частник (1874-1906) — один из руководителей восстания на „Очакове".

писарь Туркевич ответил: „Ничего, всех расстреляют, кроме старшего офицера".

С утра 12 ноября по приказу Г. П. Чухнина для усмирения беспорядков на берегу начали комплектовать из „очаковцев" боевую роту. Строевой команды не хватало, и старший офицер, вызвав уже замеченных начальством матросских вожаков — машинистов Гладкова, Докукина и Чураева, спросил, будут ли они стрелять в бунтовщиков, если придется? Утвердительного ответа он не получил.

В это время на сигнальной мачте дивизии были подняты позывные „Пантелеймона" и „Очакова" и сигнал — „Прислать депутатов". Офицеры стали отговаривать матросов, но после вторичного подъема того же сигнала команда, возбужденная вожаками, начала требовать посылки депутатов, чтобы узнать, что происходит на берегу — в дивизии. Машинисты А. И. Гладков, Р. В. Докукин, комендор Н. Г. Антоненко и матрос П. П. Соловьев энергично убеждали команду добиваться посылки депутатов в дивизию, а если начальство откажет в этом, послать депутатов, не считаясь с запретом.

Все то же самое происходило в это время и на стоявшем неподалеку броненосце „Пантелеймон" (бывший „Потемкин"). Впрочем, события здесь едва не приняли еще более опасный для начальства оборот. Под влиянием машинного квартирмейстера Ивана Сиротенко и „агитатора" Григория Ялинича матросы на глазах у оторопевших офицеров первыми на эскадре подняли красный флаг — прямо над андреевским. Тогда-то — около 2 часов дня — Чухнин в панике и телеграфировал в Петербург: „Пантелеймон" восстал!"... Уловив колебания матросов, увидевших, что на других кораблях красных флагов нет, офицеры уже через час полностью овладели положением: Сиротенко и Ялинича отправили на берег, красный флаг спустили.

Вернемся, однако, к событиям на „Очакове".

Старший офицер был вынужден поехать к главному командиру и тот, надеясь умиротворить команду, разрешил выбрать двух человек для посылки в дивизию. Выбранные машинисты А. И. Гладков

и Р. В. Докукин вместе с мичманом А. В. Городысским прибыли в дивизию, а затем оказались в Брестском полку, где шел общий митинг матросов и солдат и где были арестованы комендант крепости и бригадный командир.

Вернувшись на крейсер, депутаты сообщили команде выработанные сообща в дивизии требования[1]. Офицеры тем временем начали уверять, что все эти требования уже давно представлены по начальству и вот-вот будут рассмотрены. Г. П. Чухнин, еще не получив обещанной Петербургом помощи войсками, старался выиграть время и изолировать корабли от мятежной дивизии. Была предпринята попытка „очистить" корабли от ненадежных матросов, по приказанию Г. П. Чухнина предложив им добровольно перебраться на берег. Но старший офицер „Очакова", опасаясь немедленного взрыва и расправы над командиром, поехал к Г. П. Чухнину и уговорил его обождать с обнародованием этого приказания. Больше того, он предложил под благовидным предлогом списать командира. Подав рапорт о болезни, С. А. Глизян в тот же вечер съехал с корабля.

§ 27. „ОЧАКОВ" БЕЗ ОФИЦЕРОВ

13 ноября с подъемом флага временно вступивший в командование М. М. Скаловский объявил команде, что в дивизии происходит мятеж, так как нижние чины нарушили верность присяге, и прочел приказание главного командира, требовавшее от всех, кто сочувствует мятежникам в дивизии, покинуть корабль.

На вопрос „Кто за царя ?", был ответ — „Все!" Но никто не двинулся с места , когда было предложено выйти из строя тем, кто считает дивизию мятежной. Маневр был разгадан, расколоть команду не удалось. Тогда М. М. Скаловский, чтобы прервать связь крейсера с дивизией, приказал вахтенному мичману А. В. Городысскому высновать[2] левые фалы, на которых поднимались сигналы в дивизию. Фал упал на мостик. Возмущенные этим, на мостик вбежали матросы П. П. Соловьев и А. Л. Осадчий, с которыми М. М. Скаловскому пришлось выдержать горячее объяснение. Одновременно Н. Г. Антоненко поднял обедавшую в тот момент команду и с призывом „Не надо давать разоружать крейсер! Офицеры сами устраивают бунт", — созвал на баке новый митинг С трудом смог М. М. Скаловский уговорить матросов отвечать на сигналы дивизии лишь после того, как на них ответит флагманский корабль —

---

[1] В окончательном виде предъявленная царскому правительству через начальство — командира флота и портов Черного моря — петиция содержала 17 пунктов. В их числе были важнейшие общеполитические требования — созвать Учредительное собрание, учредить демократическую республику, установить 8-часовой рабочий день, а также требования сократить срок службы матросов и солдат, увеличить им жалованье, упразднить институт денщиков и т. д.

[2] Выдернуть фал из верхнего блока на рее.

„Ростислав". В противном случае, грозил временный командир крейсера, эскадра и крепость откроют по „Очакову" огонь.

Попытка Скаловского помешать прибывшей из дивизии делегации говорить с командой также встретила решительный отпор большевиков. Машинист А. И. Гладков и матрос А. Л. Осадчий созвали на баке новый митинг, решивший выслушать депутатов. Депутаты сообщили, что к восставшим примкнули Брестский и Белостокский полки, крепостная артиллерия и все войска крепости. Уговорились твердо стоять на своих ранее выдвинутых требованиях. „Очаковцы" обещали сразу же отвечать на все сигналы дивизии сами.

Убедившись в полном неповиновении команды, все офицеры во главе со старшим, следуя данному на этот случай указанию Г. П. Чухнина, покинули крейсер.

Прибывший на „Очаков" флаг-капитан эскадры капитан 1 ранга Сапсай был встречен выстроившейся во фронт командой, но его попытки выявить зачинщиков, которые „не желают служить", опять-таки не удались. Н. Г. Антоненко немедленно обратился к матросам, объясняя, что это очередная уловка с целью посеять рознь в команде („Офицеры, как хулиганы, им бы только кровь увидеть!" — припомнили ему царские судьи его слова из того выступления). Матросы отказались выдавать товарищей и заявили, что „служить желают все". Не теряя надежды на умиротворение команды, флаг-капитан остался на крейсере и присутствовал при вечерней молитве. Матросы спокойно легли спать и тогда (тонкий психологический прием) по приказу Г. П. Чухнина офицеры с М. М. Скаловским снова прибыли с „Ростислава" на крейсер.

Команду разбудили, выстроили на верхней палубе и начали убеждать в знак своей заявленной ранее готовности служить и повиноваться выдать бойки от орудий и затворы винтовок. „Пусть берут, зачем нам это", — послышались было нестройные голоса, и опять комендор Н. Г. Антоненко сумел вовремя объяснить колеблющимся хитро задуманную уловку начальства. Его горячо поддержали машинисты А. И. Гладков, Р. В. Докукин, кочегар М. С. Кудимов, минер А. И. Преображенский, гальванер С. Л. Чербо, матросы П. П. Соловьев, К. Я. Сидоров и А. Р. Жигулин. В настроении команды произошел окончательный перелом — разоружить ее не удалось. Ничего не добившись, офицеры снова уехали. Из унтер-офицерского состава на корабле остались только четыре кондуктора: Д. П. Вдовиченко, Ляшко, Сова и С. П. Частник.

Утром 14 ноября у борта „Очакова" вновь появился катер с офицерами. Поднявшийся на палубу флаг-капитан Сапсай пытался еще раз уговорить матросов отдать ударники от орудий и винтовки. Убедившись в полной бесполезности уговоров, он отправился с офицерами обратно на „Ростислав". Следом покинули крейсер и три кондуктора.

С. П. Частник, еще до отъезда кондукторов сообщивший Гладкову и Чураеву о своем намерении остаться, созвал митинг команды. Он призвал матросов к решительной борьбе за торжество „идеи свободы",

которой он посвятил десять лет своей жизни. С единодушного согласия всей команды он принял на себя командование крейсером[1].

Все еще не имея реальных сил к подавлению восстания и пытаясь добиться перелома в настроениях матросов, начальство согласилось послать в дивизию по два человека депутатов с каждого корабля эскадры. Высадившись на берег, депутаты „Ростислава", „Пантелеймона" и „Очакова" решили предварительно услышать совет П. П. Шмидта[2].

Как и в своих прежних выступлениях, П. П. Шмидт объяснил депутатам, что, независимо от подачи начальству своих требований, надо всеми силами добиваться созыва Учредительного собрания, основанного на всеобщей, прямой, тайной подаче голосов. В этом — спасение России, только так можно предотвратить кровопролитие. П. П. Шмидт предложил матросам выбрать командиров своих частей и кораблей из тех офицеров, которые примкнут к восстанию, а остальных арестовать. Когда же к восстанию примкнут команды на всех кораблях, он сам выйдет с мятежной эскадрой в море и заставит царя исполнить требования Черноморского флота.

„Какие они умные, энергичные, прекрасные люди. Что это за молодцы! Как жаль, что их сбивают, торопят на такое дело теперь, сейчас, когда не все еще готово... Ах, если бы это сделать позже", — говорил П. П. Шмидт после ухода депутатов.

В 3 часа дня того же числа 14 ноября Петр Петрович Шмидт прибыл на „Очаков"[3] и объявил восторженно встретившей его команде, что принимает на себя командование восставшим крейсером и всем Черноморским флотом. Дружным „Ура!" ответила команда на речь П. П. Шмидта.

В командирском салоне Шмидт принял приехавшего около 5 часов на корабль капитана 2 ранга А. А. Данилевского, которого Г. П. Чухнин, все еще надеясь на благоразумие команды, назначил временно командовать крейсером. Решено было разговор А. А. Данилевского с командой отложить до утра и капитан 2 ранга уехал.

В тот же вечер, съехав на берег, П. П. Шмидт на совместном заседании депутатов флота и армии произнес страстную речь. Он еще раз подчеркнул, что надо обязательно требовать созыва Учредительного собрания и что путь к этому лежит только через всеобщее и повсеместное восстание армии и флота одновременно с всеобщей политической забастовкой. Только таким путем можно сломить правительство! Чтобы

---

[1] С прибытием на „Очаков" П. П. Шмидта обязанности командира крейсера исполнял боцманмат (унтер-офицер 1 статьи — помощник боцмана) И. Е. Уланский, старшего офицера — строевой квартирмейстер (унтер-офицер 2 статьи) А. Т. Куприков, ревизора — подшкипер В. И. Карнаухов-Краухов, вахтенных начальников — строевые квартирмейстеры И. Ф. Родионов и Ф. И. Симаков.

[2] Среди депутатов был и герой „Варяга" рулевой Константин Петров, стрелявший в адмирала Писаревского и капитана Штейна.

[3] Вопрос — почему П. П. Шмидт поднял флаг именно на „Очакове"? — у участников событий даже не возникал: ведь крейсер оказался единственным кораблем, на котором не оставалось ни одного офицера, кораблем, полностью принадлежавшим восставшим.

уже поднятое в дивизии восстание не пропало даром, необходимо завладеть и всей эскадрой. А для этого мало примкнувших к восставшей дивизии экипажей „Очакова", „Пантелеймона" и половины команды „Ростислава". Это значит, надо усилить агитацию и привлечь на свою сторону весь флот...

Но время было упущено. Не было принято мер по захвату кораблей в момент едва ли не полной растерянности офицерства; вне поля деятельности революционных агитаторов остались крепостные батареи, где отдельные очаги брожения были парализованы офицерами с помощью обмана и клеветы на восставших.

§ 28. КАРАТЕЛИ СОБИРАЮТ СИЛЫ

Вечером 13 ноября на большом совещании в морском собрании Г. П. Чухнин, не перестававший сколачивать силы контрреволюции, призвал офицеров, пока не поздно, сплотиться, как один: „Не дадим мужикам топтать нашу честь в грязи, иначе мы все погибли..." — кричал он в исступлении, кончившемся, как говорили, обмороком. Днем 14 ноября адмирал начал объезд кораблей и везде читал телеграмму царя с призывом к матросам образумиться, иначе с ними поступят, „как с клятвопреступниками и изменниками". Угрозами истребления матросов силами окруживших город войск вперемешку с клеветой на восставших в дивизии, якобы пытающихся „толкнуть русский народ на братоубийственную войну", призывами сплотиться и проявить „настоящие чувства любви к родине", „добрыми" советами не возбуждать „недоверия армии", требующей разоружения и ухода эскадры из Севастополя, адмирал сумел добиться перелома.

„Широкие массы были еще слишком наивны, слишком мирно, слишком благодушно, слишком по-христиански настроены, — объяснял тот период революции В. И. Ленин. — Они вспыхивали довольно легко ..., но не хватало выдержки, отсутствовало ясное сознание задачи: не хватало достаточного понимания того, что только самое энергичное продолжение вооруженной борьбы, только победа над всеми военными и гражданскими властями, только ниспровержение правительства и захват власти во всем государстве является единственной гарантией успеха революции"[1].

Эти четкие и ясные азы революции громадному большинству матросов были неведомы. Вот почему даже на долго сопротивлявшемся разоружению „Пантелеймоне" матросы в конце концов, несмотря на возражения одиночек, с детской доверчивостью поверили вернувшимся офицерам и позволили свезти на берег все винтовки, патроны и приспособления для стрельбы из орудий.

Стойкость проявил один лишь „Очаков".

Следующим шагом по плану Г. П. Чухнина был вывод эскадры в море, чем окончательно разрывались бы связи взаимной поддержки

[1] Ленин В. И. Доклад о революции 1905 года (Собр. соч. т. 30, с. 306).

между матросами эскадры и восставшей на берегу дивизией. „Очаков", упорно отказывавшийся образумиться, несмотря даже на оглашенную перед выстроенной командой телеграмму царя, решено было потопить торпедами специально подготовленного для этого миноносца.

Задерганные и запуганные Г. П. Чухниным и прибывшим с диктаторскими полномочиями командиром 7-го армейского корпуса генералом А. Н. Меллером-Закомельским флотские офицеры при всей их нерешительности все же нашли в себе силы возражать против замысла утопить восставших в крови. Проявив явную недисциплинированность, они, после экстренного совещания представителей кают-компаний кораблей, днем 14 ноября направили Меллеру-Закомельскому протокол, в первом же пункте которого говорилось: „офицеры флота не желают кровопролития". Подписавшие протокол не только возражали против намерения увести эскадру в море, но и довольно смело указывали, что доверие команд к офицерам было подорвано вследствие „непоследовательных и нетактичных поступков высшего морского начальства" (т. е. Г. П. Чухнина – Р. М.) и игнорирования им офицерства. Для успокоения команд предлагалось немедленно удовлетворить приемлемые экономические требования матросов, созвать общее собрание офицеров и просить царя судить всех виновных в беспорядках матросов не по законам военного времени и с участием частной адвокатуры.

Очевидно, рассчитывая внести раскол в ряды восставших, Меллер-Закомельский предложил Г. П. Чухнину учесть это предложение – отдать приказ о немедленном выявлении – с помощью офицеров – приемлемых нужд матросов, обсудить необходимые меры в собрании офицеров, немедленно сообщить их команде „Очакова" и в дивизии, а офицерам разрешить собираться по их желанию.

Но уже собравшийся с силами, полный ненависти к бунтовщикам адмирал отверг все компромиссы: „Неужели не понимают, что это постыднее нашего мира с Японией? Это означало бы полную сдачу на милость врага". Крайний черносотенец и убежденный погромщик, не находивший сочувствия даже среди большинства своих офицеров, – он жаждал крови. Его сдерживали только два обстоятельства. Силы усмирителей еще подходили к городу. По-прежнему он опасался, что флот восстанет, если он отдаст приказ стрелять по „Очакову" или потопить его торпедами. Вот почему главной своей задачей он считал разоружение эскадры и обеспечение, в соответствии с указанием Меллера-Закомельского, тыла усмирителей, уже окруживших казармы дивизии.

В соответствии с этим планом, в ночь на 15 ноября с „Пантелеймона", который, несмотря на возвращение офицеров, по-прежнему не внушал властям доверия, были сняты важнейшие детали затворов всех орудий и затоплен погреб 152-мм снарядов; утром по приказу Чухнина на броненосце прекратили пары в котлах – корабль на какое-то время был выведен из строя действующих.

Принимая на себя руководство немногими восставшими кораблями, П. П. Шмидт не обольщался в успехе. Еще 12 ноября, сразу после одной из встреч с депутатами „Очакова", он говорил о преждевременности восстания. О необходимости на этом этапе именно мирной борьбы он говорил и на городском митинге 13 ноября. Он сам не рассчитывал участвовать в восстании, он ожидал отставки, чтобы в качестве свободного от присяги гражданина отправиться по городам России и на митингах агитировать за всеобщую забастовку и созыв Учредительного собрания. И даже когда матросы призвали его возглавить восстание, он поставил условием своего согласия только мирную тактику. Он не допускал и мысли о пролитии крови.

Эта настроенность П. П. Шмидта исключительно на мирные средства борьбы, уверенность в том, что разоруженная эскадра не опасна для „Очакова" и по первому его слову присоединится к восставшим в дивизии, что прибывающие в город войска не посмеют стрелять, — сыграли роковую роль в судьбе Севастопольского восстания.

Немалая доля столь немногого оставшегося в распоряжении восставших времени была затрачена на дискуссии, в которых самого командующего флотом П. П. Шмидта приходилось убеждать в необходимости перехода к решительным действиям по захвату кораблей и арсеналов. А возможности были исключительные.

Самые горячие головы предлагали одним ударом парализовать начатую 14 ноября „патриотическую" обработку команд кораблей на рейде: ничего не стоило — считали они — захватить самого Г. П. Чухнина, который даже у офицеров не пользовался сочувствием и поддержкой. Можно было обойти с вооруженным отрядом и привлечь на свою сторону или нейтрализовать уже нацеленные на „Очаков" береговые батареи. Можно было высадить ночью десант на „Ростислав", где половина команды явно сочувствовала восставшим, тайно от флота захватить этот флагманский корабль, а утром сигналом вызвать, якобы на совещание к адмиралу, командиров, чтобы обезглавить силы контрреволюции и взять под свой контроль все стоящие на рейде корабли. С таким же успехом можно было той же ночью захватить корабли поодиночке.

Возможно, какой-либо из этих смелых планов и был бы осуществлен, будь у восставших хотя бы еще одни лишние сутки. В отличие от налаженного, продолжавшего действовать административно-иерархического аппарата сил царизма (эскадра, батареи и сухопутные войска), восставшим катастрофически не хватало элементарной организованности, практически не было опытных организаторов. Немногочисленная, обескровленная предыдущими арестами организация социал-демократов была физически не в состоянии охватить своим влиянием то огромное, так быстро вспыхнувшее стихийное движение, каким, неожиданно даже для революционеров, оказалось ноябрьское восстание в Севастополе.

Как вспоминал позднее один из главных руководителей восстания в дивизии И. П. Вороницын, помощь только что приехавших и не знако-

мых с обстановкой товарищей из Симферополя была незначительна, ,,всю работу приходилось вести двум-трем человекам''. Работа Совета и преданных своему делу депутатов только еще налаживалась. Ведь даже на отработку и формулировку принятых 12 ноября матросских требований понадобилось три дня — их смогли опубликовать только 14-го!

В этот же день, отвергая чухнинские обвинения в антигосударственном мятеже, восставшие в дивизии устроили парад в честь дня рождения императрицы. Приходилось считаться с верноподданическими чувствами незрелой части матросов и солдат, зачастую не одобрявших даже арестов самых реакционно настроенных офицеров. Так, в первые дни восстания солдаты добились освобождения попавшего в руки матросов коменданта крепости генерал-лейтенанта Неплюева — того самого, который устроил расстрел людей у тюрьмы 18 октября!

Вот почему восставшие, занятые решением насущных внутренних проблем, не были готовы к решительному наступлению. Весь день 14 ноября они, по словам И. П. Вороницына, были заняты ,,приготовлениями к обороне и к ночным захватам судов''. Речь шла, очевидно, о находившихся, по существу, в расположении восставшей дивизии, но практически выпавших из поля зрения восставших, кораблях, стоявших у причалов адмиралтейства и военного порта на восточном берегу Южной бухты. Их здесь — на консервации, в резерве, на ремонте или в достройке — стояло немало. Но масса, по словам И. П. Вороницына, ,,с трудом втягивалась в наступательные действия, появился разлад'', ,,медлительность наступления губила все дело''.

Безвозвратность бесцельно уходящего времени в полной мере не сознавал, по-видимому, и П. П. Шмидт. Явно недооценил он организаторские способности и опыт Г. П. Чухнина в деле ,,массового изъятия смутьянов'' и ,,промывания мозгов'' командам, столь убедительно продемонстрированные им при нейтрализации всего флота вслед за восстанием ,,Потемкина'' и проявленные на рейде в эти критические ноябрьские дни.

История не сохранила обстоятельной хроники событий тех дней, а главное — мотивов, определявших поведение руководителей восстания. Многие следственные материалы оказались утраченными. Рассказы участников событий нередко расходятся даже в самых важных деталях.

Многие исследователи считают (да так оно, по-видимому, и было), что матросы оказались революционнее самого П. П. Шмидта, и членам комитета в дивизии приходилось убеждать его в необходимости всемерно ускорить захват эскадры.

И. П. Вороницын спустя год после событий писал, что на последнем объединенном совещании руководящей тройки восстания в дивизии с руководителями восстания на ,,Очакове'', происходившем вечером 14 ноября на борту крейсера, П. П. Шмидт обещал, что ночью он арестует офицеров на кораблях эскадры и к утру захватит ее полностью. Матросы же дивизии, со своей стороны, обещали прислать к ,,Очакову'' три захваченных ими миноносца. Наутро ,,Очаков'' должен был поднять сигнал ,,Флотом командует Шмидт'' и одновременно красные флаги должны были взвиться на всех кораблях эскадры.

Этой версии придерживается и автор наиболее серьезной и крупной работы по истории ноябрьского восстания А. П. Платонов. Он пишет, что в то время как восставшие матросы дивизии в полном соответствии с этим принятым планом вечером и в течение всей ночи с 14 на 15 ноября захватывали корабли в Южной бухте, П. П. Шмидт не делал никаких распоряжений к захвату флагманского броненосца „Ростислав". Когда же ему об этом напомнили, он заявил: „Завтра утром, когда команда судна узнает, что я нахожусь на „Очакове", то она сама добровольно ко мне присоединится".

Тем временем, предчувствуя ускорение развязки, восставшие лихорадочно собирали свои силы. Из арсеналов порта вывозили оружие и патроны, готовили караулы и экипажи для захватываемых кораблей. Связь „Очакова" с дивизией поддерживалась на катерах постоянно.

§ 30. 15 НОЯБРЯ 1905 ГОДА

Первым из кораблей, стоявших в Южной бухте, к „Очакову" присоединился миноносец „Свирепый". Это было в полночь 15 ноября. Захват корабля осуществлялся по заданию депутата „Очакова" георгиевского кавалера (за бой „Варяга") А. Р. Янковского под непосредственным руководством депутатов минера 32-го экипажа Ф. Г. Мартыненко, минно-машинного квартирмейстера Ивана Штрикунова и Ивана Сиротенко — руководителя восстания на „Пантелеймоне". Тот же Сиротенко и стал первым командиром миноносца, но не надолго: буквально через пару часов его сменил Мартыненко. Общими силами группы „очаковцев" и отряда, который прислал из дивизии депутат Горобец, корабль приготовили к походу, пополнили не собравшуюся полностью штатную команду и, срочно расклепав якорную цепь (с „Буга", заподозрив неладное, осветили миноносец прожектором и собирались стрелять), отдали швартовы.

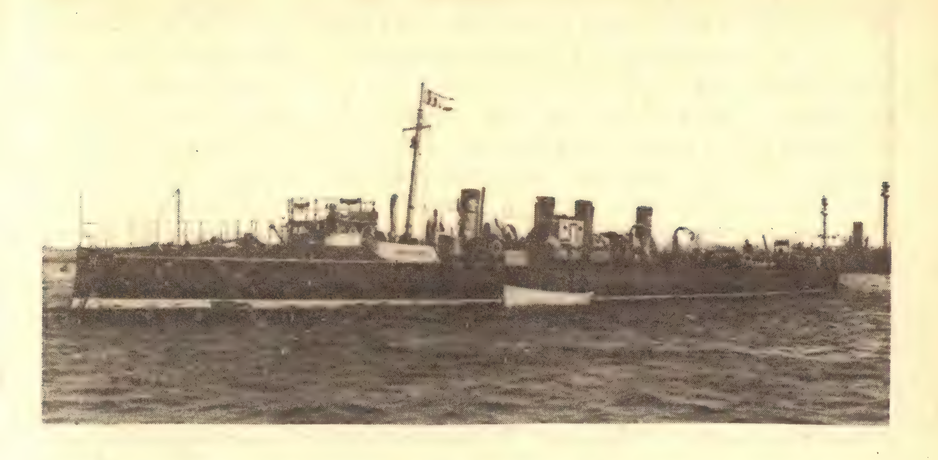
„12.35 — „Свирепый" без огней ушел в море. На нем не замечено офицеров" (это дописано позднее), — отмечается в вахтенном журнале стоявшей на бочке в Южной бухте канонерской лодки „Терец".

„12.45 — ;„Свирепый" стал между „Очаковым" и Константиновской батареей", — бесстрастно фиксирует вышедшие из-под контроля начальства события флагманский журнал начальника эскадры.

В 2 часа ночи миноносец, вышел в море для перехвата ожидавшихся транспортов с правительственными войсками, а также и задержания любых выходящих кораблей: говорили, что на пароходе „Эриклик" собирался бежать из Севастополя адмирал Чухнин. Никого в море не обнаружив, „Свирепый" в 6.25 утра вернулся к „Очакову".

Той же ночью с помощью парового катера крейсера был захвачен и поставлен на бакштов (за кормой) проходивший мимо брандвахтенный катер „Смелый".

За это время спустившиеся из расположения дивизии к Южной бухте матросы с помощью прибывших на катере „очаковцев" (они же доставили запасы масла, керосина и свечей для разведения паров) захватили



Эскадренный миноносец „Свирепый", на котором П. П. Шмидт объезжал эскадру 15 ноября 1905 г.

и перевели на рейд к крейсеру миноносцы № 268, 270 и, уже к утру, 265.

Почти на всех кораблях, ошвартованных у причалов порта, но „не состоявших в кампании", находились только вахтенные, поэтому здесь же, при отсутствии или нехватке штатной команды приходилось комплектовать новые экипажи из числа прибывших из дивизии моряков. Захватом номерных миноносцев, их комплектацией и подготовкой к выходу руководил „очаковский" депутат машинный квартирмейстер Яков Казаков. В командах миноносцев оказалось немало сочувствовавших восставшим, а рулевые Иван Ролин и Николай Чернов сами управляли миноносцами № 265 и 268 при переходе к „Очакову". Наибольший революционный энтузиазм проявил экипаж 270-го, горячо приветствовавший присоединение к „Очакову".

На миноносце № 262 обнаружились неисправности — его решили оставить до следующего утра.

Пытаясь помешать захвату своего корабля, командир „Зоркого" — нового, только еще проходившего испытания эсминца постройки Николаевского завода, успел передать на „Буг" пулеметы и замок 75-мм орудия и не взирая на протесты представителя завода приказал снять крышки цилиндров главных машин. Но рабочие завода успели предупредить матросов в дивизии: командира арестовали, за остаток ночи рабочие установили крышки на место и прибывшая из дивизии машинная команда миноносца начала разводить пары. До начала восстания закончить работу и дать эсминцу ход так и не успели.

В 3 часа ночи под руководством подшкипера 1 статьи Ивана Назарова, минно-артиллерийского содержателя Филиппа Калашникова и трех депутатов из дивизии был захвачен стоявший вблизи „Днестра" миноносец „Заветный". Однако из-за неисправности машин и этот корабль нельзя было быстро подготовить к выходу на рейд. Только днем удалось доставить из порта находившиеся в ремонте золотники и золотниковые

штоки; с помощью рабочих начали спешно собирать машины для срочного выхода к ,,Очакову'', но и здесь с работой справиться не успели...

Еще вечером 14 ноября под руководством кочегара Семена Винника и машиниста Ивана Захарченко (оба — из 32-го экипажа) отрядом из дивизии был захвачен минный крейсер ,,Гридень''. Трех офицеров его арестовали и отправили в дивизию. Остальные же офицеры во главе с командиром, подговорив часть команды, попытались было увести корабль к ,,Ростиславу'', но им помешал матрос Степан Красников. С помощью пришедших рабочих порта этот корабль всю ночь готовили к выходу в море.

Днем ушел на рейд в распоряжение ,,Очакова'' портовый баркас ,,Нико''; им управлял рулевой с броненосца ,,Синоп'' Иван Краснощек (по некоторым данным, он должен был буксировать с рейда учебное судно ,,Прут'').

Остались незахваченными стоявшие у набережной адмиралтейства новые миноносцы: ,,Живучий'' (с него все патроны командир перевез на канлодку ,,Терец''), ,,Живой'', ,,Завидный'' и ,,Звонкий''. Их офицеры сумели парализовать попытки отдельных матросов присоединиться к восставшим и поднять 15 ноября красные флаги. Посланцы же дивизии не смогли справиться со своей задачей. Так, патруль, прибывший к ,,Звонкому'', несмотря на настояния активного революционера машинного квартирмейстера Максима Чернышенко — сподвижника погибшего днем в бою на ,,Свирепом'' Ивана Сиротенко, ограничился лишь призывом к команде поднять пары и примкнуть к ,,Очакову''.

Нет никаких сведений хотя бы о попытках захватить исправный миноносец № 260, который в 8 утра вышел, а в 9 час. 40 мин. вернулся в Южную бухту.

В глухой обороне затаились разоруженные в Южной бухте броненосцы — ,,Чесма'' в адмиралтействе и ,,Георгий Победоносец'' у причалов дивизии, неподалеку от блокшива ,,Опыт'', по левому борту которого стоял ,,Свирепый''. Привести в действие эти большие корабли, почти не имевшие на борту команд, было, судя по всему, и вовсе невозможно. Офицеры и вахтенные на обоих броненосцах, прекратив всякое сообщение с берегом, рассчитывали на случай захвата спасаться на другой стороне бухты.

Затянулось присоединение к ,,Очакову'' канонерской лодки ,,Уралец'', хотя еще 14 ноября на ней по настоянию минно-машинного квартирмейстера Георгия Дорофеева была арестована часть сопротивлявшихся присоединению матросов (но почему-то остались на свободе офицеры). Только днем 15 ноября прибывший на ,,Уралец'' внушительный вооруженный караул из дивизии потребовал от вахтенных поднять красный флаг, развести пары и отдать швартовы, но вывести корабль к ,,Очакову'' не удалось.

Не было единства и в командах стоявших поблизости учебного судна ,,Днестр'' и минного заградителя ,,Буг''. Упорную борьбу за перелом настроения команды ,,Днестра'' вели хозяин трюмных отсеков Иван Алексеенко, сигнальщик Феофан Букин и боцман Петр Корниенко. Лишь по прибытии днем 15 ноября из дивизии депутата корабля теле-

графиста Архангельского, как доносил исполнявший обязанности командира капитан 2 ранга А. Л. Лятошинский, команда окончательно вышла из повиновения, отправила офицеров под арест в кают-компанию, подняла красный флаг и начала готовиться к выходу на рейд.

На „Буге" сильная группа революционеров во главе с машинным квартирмейстером Антоном Бородиным и минером Марком Шаталовым сумела поднять команду по первому же призыву подошедших представителей дивизии. Подавая пример другим кораблям, днем 15 ноября „Буг" поднял красный флаг.

Так в последние сутки восстания складывалась обстановка в Южной бухте. Высокий революционный порыв многих матросов и целых экипажей находившихся здесь кораблей был реализован далеко не полностью и не обеспечил той своевременной поддержки, в которой так нуждался „Очаков", остававшийся на рейде почти в одиночестве.

Стоявшая на бочке в Южной бухте канонерская лодка „Терец" (командир — капитан 2 ранга Петров, старший офицер — лейтенант М. Ставраки) пыталась помешать захвату миноносцев и выходу „Свирепого", а когда это не удалось (с проходившего миноносца пригрозили пустить мину), в 6 часов утра перешла на Большой рейд — под защиту броненосца „Ростислав". Здесь, убедившись в полной благонадежности экипажа „Терца" (в его составе были в основном ученики — строевые квартирмейстеры), начальник эскадры приказал канонерской лодке занять позицию у выхода из Южной бухты, став на бочки парохода „Эриклик" у таможенной пристани.

* * *

Наступило утро 15 ноября 1905 г.

Сохранившиеся в Центральном государственном архиве ВМФ вахтенные журналы всех кораблей, кроме самого „Очакова", с полной обстоятельностью передают ход разворачивавшихся тогда событий.

В 8 часов утра, одновременно с традиционным ритуалом ежедневного подъема кормовых андреевских флагов, на пяти революционных кораблях, стоящих на рейде во главе с „Очаковым", и десяти кораблях, стоявших в Южной бухте — у причалов военного порта, торжественно, под приветственные возгласы и звуки гимна были подняты также и красные флаги на грот-стеньгах.

Одновременно красный флаг взвился над дивизией на флагштоке 29-го экипажа. У памятника адмиралу Лазареву собрались революционные моряки. Оркестр играл марши и гимн.

На „Очакове" был поднят флажный сигнал „Флотом командует Шмидт".

Именно в эти минуты с борта „Очакова" была доставлена на берег для отправки Николаю II телеграмма[1]: „Славный Черноморский флот,

---

[1] Впервые опубликована в редактируемой В. И. Лениным газете „Новая жизнь" 30 ноября 1905 г.

свято храня верность своему народу, требует от вас, государь, немедленного созыва Учредительного собрания и перестает повиноваться вашим министрам. Командующий флотом гражданин Шмидт".

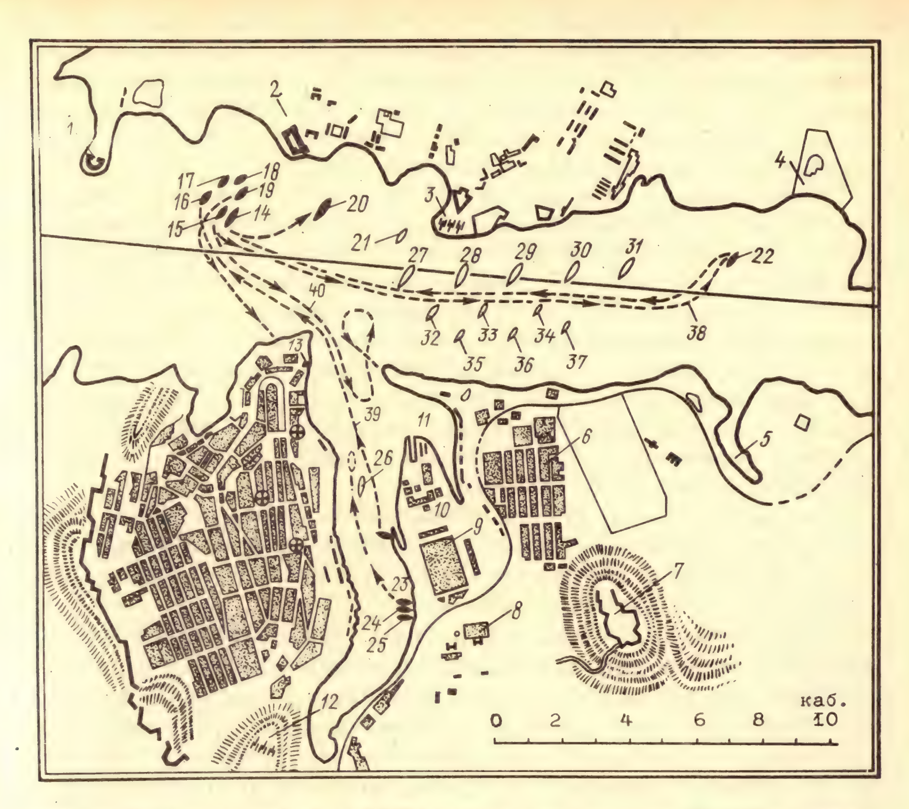
В 8 час. 15 мин. от борта „Очакова" отвалил приведенный в боевую готовность, с торпедами в аппаратах и поднятым на мачте красным флагом миноносец „Свирепый". На барбете у носового 75-мм орудия стоял П. П. Шмидт в мундире с погонами капитана 2 ранга. Оркестр на палубе миноносца играл гимн. В кильватер ему следовал брандвахтенный катер „Смелый" с вооруженным караулом.

У борта ближайшего к „Очакову" броненосца „Пантелеймон", на который восставшие особенно расчитывали, „Свирепый" застопорил машины и П. П. Шмидт, как записано в вахтенном журнале броненосца, крикнул собравшимся на баке матросам: „С нами бог и русский народ, а с вами кто — разбойники? Ура!" Этот возглас, подхваченный командой „Свирепого", на разоруженном „Пантелеймоне" поддержало лишь несколько голосов, команда его находилась „в полном смятении".

Миноносец пошел дальше в глубь бухты вдоль линии стоящих на бочках броненосцев. Вслед за „Ростиславом" он миновал один за другим „Три святителя", „Двенадцать апостолов", „Екатерину II", „Синоп" и подошел к стоявшему в глубине бухты, на бочке № 17, учебному судну „Прут" — плавучей тюрьме, в которой содержались матросы-„потемкинцы". Без всякого кровопролития „Свирепый", как значится в записях тех дней, его „захватил и поднял красный флаг, освободив всех арестованных и забрав офицеров". На обратном пути миноносец „проследовал таким же шествием" вдоль линии, в которой стояли миноносцы, заградитель „Дунай", минный крейсер „Капитан Сакен" и крейсер „Память Меркурия". На всех этих кораблях экипажи в значительной своей части сочувствовали восставшим. Все они еще двумя днями раньше, 13 ноября, могли быть без труда привлечены на сторону восставших. Теперь же, деморализованные чухнинской демагогией, лишенные своих вожаков, запуганные они не могли поддержать Шмидта.

И все же на каждом из них еще оставалось немало смельчаков, которые, не взирая на угрозы офицеров, с приближением „Свирепого" поднимали на мачте красный флаг. Поднимись в тот момент на борт каждого из этих кораблей заранее подготовленный внушительный караул восставших из команд и революционных матросов дивизии, — положение могло бы сложиться по-иному. Даже на флагманском „Ростиславе", команду которого обрабатывали с особой тщательностью, нашлись поистине бесстрашные матросы, криками „Ура!" отвечавшие на призыв П. П. Шмидта (ни одного из них команда, несмотря на офицерские дознания не выдала!) .

Но П. П. Шмидт на „Свирепом" уходил дальше, торопясь обойти всю эскадру, — и только что поднятые красные флаги (это были обычные красные с косицами флаги „Наш" свода сигналов) тотчас же спускались руками офицеров и кондукторов. Вдогонку уходившему миноносцу неслись ругань и проклятия „верноподданных". Командир георгиевского крейсера „Память Меркурия" в упор крикнул П. П. Шмидту: „Мы служим царю и отечеству, а ты, разбойник, заставляешь себе служить".



Расположение кораблей на рейде Севастополя в день восстания 15 ноября 1905 г.
(по схеме из фондов ЦГА ВМФ СССР)

1 — Константиновская батарея (крепостные 280-мм орудия); *2* — Михайловская батарея; *3* — батарея № 4; *4* — дача главного командира флота („Голландия"); *5* — Киленбалочная бухта; *6* — Корабельная слобода; *7* — Малахов курган; *8* — казармы 49 Брестского полка; *9* — казармы Черноморской флотской дивизии; *10* — Лазаревское адмиралтейство; *11* — Корабельная бухта; *12* — полевые батареи на Историческом бульваре; *13* — Артиллерийская бухта; *14* — крейсер „Очаков"; *15* — миноносец „Свирепый" и его путь: *38* — во время обхода эскадры П. П. Шмидтом и *40* — во время боя (отстреливался; поврежденный прибит к берегу у Павловского мыса); *16* — минный крейсер „Гридень"; *17, 18* — миноносцы № 265 и 268; *19* — миноносец № 270 и его путь (поврежденный прибит к берегу у Михайловского мыса); *20* — броненосец „Пантелеймон" (на девиационной бочке); *21* — брандвахтенное судно „Бомборы"; *22* — учебное судно „Прут" (плавучая тюрьма); *23* — минный заградитель „Буг" и его путь до места затопления; *24* — канонерская лодка „Уралец"; *25* — учебное судно „Днестр"; *26* — канонерская лодка „Терец", первой открывшая огонь; *27* — флагманский броненосец „Ростислав" (бочка №5); *28* — броненосец „Три Святителя" (бочка №7); *29* — броненосец „Двенадцать Апостолов" (бочка № 9); *30* — броненосец „Екатерина II" (бочка № 11); *31* — броненосец „Синоп" (бочка № 13); *32* — крейсер „Память Меркурия", бывший „Ярославль" (бочка № 2); *33* — заградитель „Дунай" (бочка № 4); *34* — миноносец „Живой" (бочка № 6); *35* — минный крейсер „Капитан Сакен"; *36* — миноносец „Строгий"; *37* — миноносец „Сметливый"; *39* — путь минного крейсера „Гридень".

Были и другие примеры. С задержанного утром при входе на рейд парохода РОПиТ „Пушкин" (подозревалась доставка карательных войск) добровольно остались на „Очакове" два студента Новороссийского университета Петр Моишеев и Александр Пятин. Переодетые матросами, они активно участвовали в восстании.

Вернувшись на „Очаков", П. П. Шмидт обратился к команде со словами, что он, рассчитывая путем мирной манифестации присоединить флот к восставшим, не ожидал такого поражения. Он не мог и думать, что вокруг окажутся такие „жалкие, темные рабы", не способные бороться с несправедливостью. П. П. Шмидт призвал „очаковцев" продолжать борьбу, не взирая на одиночество на поле боя, а в случае неудачи уйти в другие города – в Одессу или Феодосию, чтобы там способствовать народному восстанию и вместе с народом продолжить борьбу. Горькими словами проклятия городу, где господствуют одни предатели, шпионы, опричники, где для свободных людей нет места, где всюду царит рабство, окончил он свою речь.

Но расчеты на уход из Севастополя едва ли могли быть оправданными – „очаковцы" не согласились бы покинуть своих восставших товарищей на берегу, в дивизии, да и угля на корабле было мало – лишь немногим больше 100 т.

Только тогда, наконец, П. П. Шмидт принимает предложенный матросами план захвата ближайшего к крейсеру броненосца „Пантелеймон". Недавний „Князь Потемкин-Таврический" сохранил, несмотря на переукомплектование команды, прежние революционные традиции. С помощью сохранившихся в составе команды броненосца сторонников восстания корабль в 11 час. 40 мин. был беспрепятственно захвачен боевой ротой с „Очакова", предводительствуемой минным квартирмейстером броненосца Захарием Циомой. Арестовав командира корабля, офицеров и кондукторов, при полном, как сказано в вахтенном журнале броненосца, их пассивном состоянии, восставшие отправили их на „Очаков", а на мачте „Пантелеймона" подняли красный флаг и расставили у главнейших боевых постов свои караулы. Ускользнул из офицеров один мичман В. А. Яновский, который по концу спустился в воду и спрятался на подобравшем его катере броненосца. Заявив, что у него слишком много пара, который надо отработать, старшина катера Антон Сирченко, несмотря на направленные на него винтовки, отвалил, обошел для обмана вокруг корабля и полным ходом удрал к „Ростиславу" (предателя потом хорошо наградили).

К команде броненосца обратился с речью прибывший с „Очакова" П. П. Шмидт. Слушавший его речь арестованный командир „Пантелеймона" капитан 1 ранга Н. Е. Матюхин докладывал позднее, что П. П. Шмидт объявил о своем намерении на следующий день (?) перейти с сыном на борт „Пантелеймона" и поднять на нем вице-адмиральский флаг. Но и это решение, которое могло бы усилить позиции восставших, осталось неосуществленным. Запоздало и распоряжение П. П. Шмидта о доставке из порта замков и снарядов для „Пантелеймона", – он так и остался полностью в небоеспособном состоянии.

Замеча

распор

Фотокопия верхней части страницы вахтенного журнала эскадренного броненосца „Синоп" с записью событий в день 15 ноября 1905 г.

Попыток захвата других кораблей на рейде не предпринималось, хотя в распоряжении восставших имелся целый ряд малых кораблей, вооруженных грозным оружием ближнего боя — торпедами; в их руках, наконец, были склады и арсеналы порта, они могли бы рассчитывать на полное содействие помогавших им во всем рабочих, а главное — на сотни готовых к бою матросов дивизии. Нужна была только ясность мысли и решимость руководителей. При поддержке миноносцев, „Очакова" и „Пантелеймона" абордажные партии восставших моряков еще могли бы захватить поодиночке большую часть, если не все стоявшие на бочках корабли эскадры. Ведь удавалось же это Чухнину даже с по-

мощью барж с солдатами. А здесь на каждом корабле революционных матросов с нетерпением ожидали их товарищи; наверняка, как и при захвате броненосца „Пантелеймон", пускать в ход оружие не пришлось бы! Но, повторяя роковую ошибку декабристов, П. П. Шмидт медлил, давая противнику время завершить последние приготовления к расправе.

После полудня, в 12 час. 30 мин., на кораблях правительственной эскадры в знак верности царю были подняты стеньговые флаги и состоялись новые „патриотические" манифестации. Они сопровождались выносом портретов царя и икон, клятвами, молебнами, пением „народного гимна" и обменами на непрерывно сновавших по рейду катерах „патриотическими" делегациями. „Ура!", „Постоим за царя!", — кричали с катеров. Особенно отличился георгиевский крейсер „Память Меркурия", отбивший накануне все попытки рабочих порта склонить экипаж к мятежу и спешно вышедший из дока на рейд. Здесь, „очистившись от крамолы", команда под диктовку офицеров уже вполне по-черносотенному — с выносом наверх подлинного рескрипта, дарованного парусному бригу „Меркурий" императором Николаем I, — благословила „патриотическую" делегацию с „Двенадцати апостолов", возвращавшуюся на свой броненосец. „Долой Шмидта! Долой изменников с флота!" — ревели в ответ „патриоты".

При пении молитвы „Спаси, господи, люди твоя" на мостиках этих кораблей на виду всей эскадры были „торжественно" разорваны в клочья и выброшены за борт все флаги „Наш" из комплектов сигнального свода. (На „Ростиславе", как об этом записано в вахтенном журнале, таким путем было истреблено семь безвинных красных флагов.) По почину минного крейсера „Капитан Сакен" с 12.35 до 12.50 корабли правительственной эскадры обменивались сигналами „Долой изменника Шмидта".

И в этой черносотенной обстановке на исходе первого часа дня с гордо поднятым красным флагом мимо оторопевших „патриотов" с „Терца" выходит из Южной бухты и становится на якорь у борта „Очакова" минный крейсер „Гридень". Криками „Ура!", размахивая фуражкой, провожает его с борта штабного судна „Эриклик" строевой квартирмейстер Иван Суржиков: ему не удалось поднять на восстание свою команду, но он, не думая об ожидающей его каре, открыто приветствует смельчаков.

Тотчас же на „Терец" является лейтенант Кедров с приказанием из „главной квартиры" (т. е., видимо, от генерала Меллера-Закомельского) — открывать огонь по каждому кораблю, выходящему из Южной бухты. В 14 час. 35 мин. с „Ростислава" поступает подтверждение: исполнять приказание „главной квартиры". Следом команде зачитывается приказ главного командира флота: „прекратить всякие переговоры с мятежниками, принять решительные меры с применением огня для подавления мятежников". Восторженные биографы Г. П. Чухнина писали, что именно его настояниям обязано отечество скорым подавлением мятежа 15 ноября. А. Н. Меллер-Закомельский, чтобы полностью освоиться на позициях, рассчитывал начать дело лишь 16 ноября. Похоже, что Г. П. Чухнин, действительно, не мог успокоиться, пока не убедил генера-



Учебное судно „Прут" — плавучая тюрьма, из которой 15 ноября восставшие освободили заключенных „потемкинцев".

ла скорее использовать момент ненадолго поднятого „париотического" накала. С этим накалом связано, видимо, и решение командующего вернуть на корабли эскадры снятые ранее обтюрирующие кольца, плитки и другие приспособления для стрельбы из орудий. Об этом, со слезами на глазах убеждая генерала в верноподданических чувствах матросов, просил его лейтенант с „Ростислава" В. Ф. Волькенау. Успокоенный поручительством Г. П. Чухнина и недавнего командира броненосца капитана 1 ранга Е. П. Рогули (с 3 ноября ставшего севастопольским градоначальником), генерал согласился.

Откладывать усмирение в самом деле уже не стоило: на Северной стороне крепостная артиллерия, одолев брожение умов среди канониров 2-го батальона, прекратив начатый было для его разоружения вывоз за ворота вытяжных трубок, теперь спешно разворачивала пушки на „Очаков". С напутствиями покарать изменников и спасти родину от смуты отправлялись на эскадру „патриотические" депутации из верных царю офицеров и солдат.

Восставшие не мешали и им. И, как без малого сто лет назад на Сенатской площади в Петербурге, так и теперь на Большом рейде в Севастополе, усмирители, деловито закончив приготовления к бойне, обратились к обреченным на смерть с последним увещеванием. Они могли себе это позволить: Графская пристань была занята солдатами, Исторический бульвар чернел от собранных на нем пушек, пулеметов, солдат и даже кавалерии, в казармах Брестского полка теснились новые прибывшие батальоны. Эскадра, получив ударники, была готова „послужить за веру, царя и отечество", крепостные пушки и полевые батареи на Северной стороне взяли „Очаков" на прицел.

§ 31. „ОЧАКОВ" В ОГНЕ

Согласно донесению главного распорядителя „усмирения морских команд" генерала Меллера-Закомельского ультиматум о сдаче восставшим предъявили в 14 час. 15 мин.

,,По истечении часового срока, — как докладывал генерал Николаю II, — канонерская лодка ,,Терец" открыла огонь по портовому катеру, перевозившему мятежников на крейсер ,,Очаков"". (По некоторым данным, на катере доставляли ударники от орудий ,,Пантелеймона", захваченные восставшими в порту.)

Записи в вахтенном журнале ,,Терца" опровергают генерала: огонь был открыт раньше назначенного ультиматумом срока. И катер был не один — он сопровождал выходивший из Южной бухты под красным флагом заградитель ,,Буг". Следом за ним и также под красными флагами (революционные матросы все-таки овладели кораблями!), исполняя приказ Матросской комиссии, отдавали швартовы и готовились перейти к ,,Очакову" учебное судно ,,Днестр", канонерская лодка ,,Уралец", миноносец ,,Зоркий". Этого каратели допустить не могли и, следуя инструкции ,,главной квартиры", ,,Терец" без промедления открыл огонь по катеру из орудий и винтовок.

Стрельба, начатая в 15 час. 5 мин., продолжалась, по записям того же ,,Терца", примерно 15 минут. Катер был подбит, а ,,Буг", видя невозможность прорыва и имея на борту 300 боевых мин, отдал якорь вблизи ,,Терца" и открыл кингстоны затопления. Одновременно, как докладывал генерал, батарея на Историческом бульваре открыла огонь по ,,Днестру" и стоявшему рядом с ним миноносцу (по-видимому, речь шла все-таки об ,,Уральце"). Вслед за этим беглый огонь из пулеметов и пачками из винтовок (солдаты и боевые роты матросов были расставлены чуть ли не по всему западному берегу) был открыт по всем кораблям в Южной бухте.

После спуска красных флагов на этих кораблях огонь перенесли на казармы дивизии. Брестский полк, поклявшийся искупить свою дружбу с мятежниками, готовился к их штурму.

По-видимому в то же самое время у входа в Южную бухту и появился миноносец ,,Свирепый", который, как рассказывал командовавший им Ф. Г. Мартыненко, отошел от ,,Очакова" за 15—20 минут до боя на рейде и был послан П. П. Шмидтом в порт за баржей со снарядами (возможно, опять-таки за снарядами для ,,Пантелеймона").

Около 15 час. 35 мин. миноносец, как отмечалось во флагманском журнале, ,,почти весь закрылся Павловским мыском от эскадры", но был встречен огнем ,,Терца" (по его записям — в 15 час. 55 мин.). Миноносец маневрировал, давая попеременно задний и передний хода, а затем, имея торпедные аппараты развернутыми на правый борт, задним ходом вышел из бухты. Правительственные донесения в один голос утверждают, что миноносец хотел атаковать ,,Эриклик" и ,,Терец", а когда это не удалось, пытался, выйдя на Большой рейд, торпедировать ближайшие за Павловским мыском ,,Ростислав" и ,,Память Меркурия".

Ф. Г. Мартыненко в своих записках о торпедных атаках даже не упоминает. При входе в бухту он встретил катер, матросы которого предупредили, что ,,Терец" сторожит подходы и баржу со снарядами захватить не позволит. Действительно, не успели они дать задний ход,

как „Терец" открыл огонь. Огнем артиллерии „Терца", а затем „Ростислава", „Памяти Меркурия" и „Капитана Сакена" на миноносце были сметены надстройки, он потерял управление, его начало сносить к „Ростиславу". Страшившиеся его торпед и продолжавшего развеваться красного флага, каратели не переставали бить по беспомощному кораблю и бросавшимся за борт матросам. В оправдание этой жестокости (один из поднявшихся на борт офицеров хотел застрелить на месте безоружного Ф. Г. Мартыненко) и появился, очевидно, тезис об угрожавших эскадре торпедных атаках. В действительности, не имея приказа П. П. Шмидта об атаке и зная о его нежелании проливать кровь матросов, Ф. Г. Мартыненко, по-видимому, хотел лишь прорваться обратно к „Очакову", но миноносец был расстрелян, не дойдя до него[1].

Так разворачивались в значительной мере решившие судьбу восстания события в Южной бухте. Силы революции в ней были блокированы, а затем – подавлены.

„Очаков" и „Пантелеймон" все это время по-прежнему оставались на своих местах – крейсер на якоре против Артиллерийской бухты (в вершине равностороннего треугольника с мысами Нахимовской и Михайловской батарей по углам), броненосец – на девиационной бочке, немного далее в глубь Большой бухты. Угроза уничтожения нависла над этими кораблями и стоявшими вблизи „Очакова" на якорях минным крейсером „Гридень", миноносцами № 265, 268, 270, катерами „Смелый" и „Водолей-2" (у борта „Пантелеймона"). Но и в эти последние часы, несмотря на сохранявшуюся до 15 час. связь с дивизией, восставшие, кроме запоздалых попыток доставить на корабли снаряды, уголь и продовольствие, не предприняли абсолютно ничего для перелома обстановки в свою пользу.

Трудно судить о событиях минувшего, не зная в точности всех определяющих обстоятельств, и все же становится до боли обидно при мысли, что восставшие практически вовсе не использовали имевшиеся у них боевые средства. А ведь эффективность этих боевых средств была бы многократно умножена огромным революционным энтузиазмом восставших матросов на кораблях и в дивизии. И если П. П. Шмидт, принципиально отвергая кровопролитие, не решился применить оружие для насильственного захвата эскадры, то он, безусловно, должен был сделать это ради спасения матросов, которое он им обещал, идя 14 ноября на „Очаков". „Самый мирный человек, видя неминуемое массовое

---

[1] Впоследствии (в 1915 г.) миноносец „Свирепый" прошел капитальный ремонт и участвовал в боевых действиях во время мировой войны. Его экипаж в 1917 г. перешел на сторону Советской власти. Одним из первых был восстановлен и под названием „Лейтенант Шмидт" по 1927 г. находился в строю Красного Черноморского флота.

Миноносец (типа „Сокол") был построен в Петербурге в 1901 г. Имел водоизмещение 240 т при длине 60,8 м, ширине 5,6 и осадке с винтом 2,24 м. Скорость составляла 27 уз. Вооружение: 1 75-мм и 3 37-мм орудия, 2 торпедных аппарата. Экипаж – 56 чел.

Попутно отметим, что название „Лейтенант Шмидт" в разное время носили 9 больших и малых кораблей и судов советского флота.

убийство людей, не может не кинуться в защиту их", — говорил он. Но ведь теперь он знал, что такое массовое убийство подготовлено, он должен был, обязан был применить всю мощь имевшихся на его кораблях боевых средств.

Эффективным оружием были торпеда и таран. Практически неприменимые в открытом море, в классических условиях сражения на дальних дистанциях, они как нельзя лучше подходили для боя на рейде против стоявших на бочках — неподвижных кораблей. Это был, наверное, единственный в истории русского флота случай, когда длительное время культивировавшаяся таранная тактика могла найти действительное применение. Но восставшими практически так и не было сделано попыток ни перенести штаб восстания под защиту могучей брони „Пантелеймона", ни усилить его экипаж за счет преданных делу восстания специалистов — комендоров и машинной прислуги, а затем ввести в действие его орудия (путем передачи для них недостающих деталей с „Очакова") или, наконец, дать ему ход, чтобы в упор, наверняка, поражать корабли противника торпедами и отправлять их на дно самым мощным на эскадре тараном неуязвимого для врагов новейшего броненосца. Немало вреда мог бы принести и „Очаков". Без промаха можно было бы торпедировать стоявшие на бочках и якорях корабли с миноносцев (их число, без сомнения, при энергичных действиях могло быть увеличено).

Мы никогда не узнаем, почему П. П. Шмидт и его сподвижники не решились на единственно обещавшие успех решительные меры. Можно лишь догадываться, что П. П. Шмидт, будучи убежденным гуманистом и думая о том общественном резонансе, который получит Севастопольское восстание в России, не считал себя вправе омрачить святое дело борьбы за гражданские права массовым уничтожением одураченных, но, по сути, ни в чем не повинных матросов, остававшихся на стороне правительственных сил.

В то же время из следственных документов процесса явствовало, что по мере разворачивания трагических событий его точка зрения изменялась. В своем обращении к доставленным на „Очаков" пленным офицерам П. П. Шмидт говорил о планах широких активных действий, вплоть до сооружения батарей на Перекопском перешейке, чтобы, отрезав Крым от России, требовать от царя созыва Учредительного собрания. Он заявил, что будет морить голодом офицеров-заложников, добиваясь освобождения матросов, арестованных властями на берегу; что будет вешать офицеров по очереди на „Очакове" в ответ на избиение жителей города казаками и за потопление „Терцем" шедшего к „Очакову" катера. . .

Так или иначе, но „Очаков" и „Пантелеймон" остались на месте, а движимый, видимо, охватившей его идеей жертвы на алтарь революции П. П. Шмидт перед истечением срока ультиматума сказал пленным офицерам: „Иду принять смерть вместе с вами". Да, это была именно жертва. Отказаться от использования грозного броненосца и остаться под расстрелом крепостных батарей на лишенном бортовой брони легком крейсере — это было мало похоже на бой. При такой настроенности не имеют никакого смысла встречающиеся в литературе расчеты соотношения сил

революционной и правительственной эскадр или рассмотрение разных фантастических планов мирного воздействия на царизм (вроде доставки к „Очакову" минного заградителя „Буг", опасность взрыва которого, якобы, могла бы связать руки карателям). Немногие боеспособные корабли революционной эскадры были представлены сами себе и действовали в одиночку.

Наиболее мощный из них — „Очаков", оставаясь на рейде неподвижной мишенью, сразу утрачивал все достоинства легкого быстроходного крейсера. К тому же этот корабль, только что построенный и еще проходивший испытания, не мог считаться полноценной боевой единицей и даже не имел скомплектованных орудийных расчетов. Восставшие, избрав своих товарищей командирами основных боевых частей крейсера (артиллерией стал командовать Н. Г. Антоненко), только начинали налаживать его внутреннюю жизнь, но о боевой подготовке в условиях почти половинного некомплекта команды (на корабле вместо 555 было лишь 365 матросов) не могло быть и речи.

Пленные офицеры слышали приказ П. П. Шмидта: „Комендоры, к орудиям!", ощущали движение пришедшей в действие системы подачи боеприпасов, а затем и слышали несколько выстрелов крейсера, сделанных в ответ на огонь, открытый крепостными батареями и канонеркой „Терец".

Сколько же было сделано выстрелов с „Очакова"? Сопоставляя все крайне немногочисленные свидетельства, можно сделать вывод, что не более шести. Было ли это исполнением приказа, следствием спешки и необученности персонала либо еще каких-то неизвестных нам причин, но на кораблях правительственной эскадры не зарегистрировано ни одного попадания. А ведь дистанция до флагманского корабля „Ростислав"[1] не превышала 5—6 кабельтовых (т. е. 900—1100м)!

Впоследствии царские судьи, стремясь хоть как-то оправдать карателей, пытались приписать „Очакову" первые выстрелы на рейде, от которых эскадре, якобы, пришлось обороняться. Но даже свидетели обвинения и в частности — находившиеся на борту „Очакова" пленные офицеры не решились поддержать эту выдумку. Стала известна и грубая провокация, подействовавшая на незрелые умы: комендорам на кораблях правительственной эскадры и на береговых батареях внушили, что поднятый на восставших кораблях флаг „Наш", служивший, согласно своду, сигналом начала боевой стрельбы („боевым флагом"), означает явное намерение бунтовщиков начать бомбардировку города.

Возглавил позорный расстрел мятежного крейсера броненосец „Ростислав". В 16.00 в его вахтенном журнале появилась бесстрастная запись: „Начали стрелять по „Очакову" и „Свирепому"". Судя по отчету,

---

[1] В вахтенном журнале „Ростислава" единственное упоминание о стрельбе с „Очакова" сводится к тому, что „осколками разбито 5 стеклянных пластин у прожекторов и пробит прожектор № 4". На „Памяти Меркурия" отмечен ряд повреждений рангоута, но не сказано, сделаны ли они огнем отстреливавшегося „Свирепого" или снарядами самих карателей.


Къ № 76

Военно-Морского Суда Севастопольскаго порта

ДѢЛО

ДОЗНАНІЕ

Произведенное Помощникомъ Начальника Таврическаго Губернскаго Жандармскаго Управленія въ Севастопольскомъ Градоначальствѣ и Евпаторійскомъ уѣздѣ,

Предварительное СЛѢДСТВІЕ,

ПРОИЗВЕДЕННОЕ

о возмущеніи морскихъ и сухопутныхъ командъ въ гор. Севастополѣ съ 11-го по 15-е ноября 1905 г. и объ участвующихъ въ

Обложки некоторых из судебных документов по делу о севастопольском восстании 1905 г. — о ,,возмущении морских команд''.

с ,,Ростислава'' всего было выпущено 2 254-мм и 16 152-мм снарядов[1]. Именно от этих снарядов на ,,Очакове'' появилось девять пробоин с левого борта. Но еще больше усердствовали выслуживавшиеся перед начальством, заглаживающие впечатление от своих колебаний крепостные артиллеристы. У них было страшное оружие — еще более мощные 11-дюймовые (280-мм) орудия, нанесшие самые тяжелые повреждения с правого борта корабля. Такой снаряд, взорвавшийся в запасной угольной яме на скосе броневой палубы, сорвал с заклепок и разворотил находившуюся над ней промежуточную палубу на протяжении десяти шпаций. Бившие прямой наводкой, с малых расстояний, какие невозможны в настоящем бою, крепостные орудия и орудия броненосцев промаха не имели. Мощные снаряды пронизывали борта крейсера, пробивая 85-мм броню гласисов машинных отделений и 70-мм толщину

[1] ,,Стреляли боевыми (а не практическими, имевшими уменьшенный вес взрывчатки — Р. М.) зарядами'', — деловито отвечали каратели на запрос МТК, исследовавшего характер повреждений и эффект разрывов снарядов при расстреле ,,Очакова''.

скосов броневой палубы. Грохот частых разрывов сливался с ревом пара, рвавшегося из пробитых магистралей и развороченного котла. Но всего страшнее оказался пожар. Из-за неосвоенности пожарной системы, больших ее повреждений и недостатка штатного экипажа бороться с огнем и не пытались. Горели деревянные настилы, мебель и отделка кают и кубриков. От огня изгибались стальные бимсы, вспучивались палубы. В кормовой части, где пламя свирепствовало с особенной яростью, плавились стекла иллюминаторов, начали рваться боевые заряды в погребе 152-мм боеприпасов.

Крейсер очень быстро полностью утратил боеспособность и, охваченный пламенем, превратился в огромный, почему-то еще державшийся на воде костер, в который защитники веры, царя и отечества продолжали посылать снаряд за снарядом. Они не хотели и думать, что перед ними всего лишь недостроенный корабль, давно уже прекративший ответный огонь. В животном страхе перед грозным призраком революции, озверевшие перед беззащитностью жертвы каратели не переставали расстреливать полыхающий „Очаков". Это была кровавая месть за недавно пережитый позор „Потемкина". Но это было и проявление ужаса, отчаяния режима, висевшего в те дни на волоске по всей России.

Корабли правительственной эскадры вели по „Очакову" интенсивный огонь в течение 25—30 минут. В 16.25 во флагманском журнале была сделана запись: „Начался пожар на „Очакове", он прекратил бой, спустил боевой (т. е. красный — Р. М.) флаг и поднял белый". Остается лишь уточнить, что подняли белый флаг находившиеся на борту „Очакова" пленные офицеры.

Дикую злобу карателей испытал на себе и вовсе не представлявший для них никакой угрозы устаревший миноносец № 270, на который вплавь перебрались П. П. Шмидт с сыном и еще несколько человек с „Очакова". Красный флаг на мачте маленького (42-метрового) кораблика обратил на него огонь крепостных 11-дюймовок. Один такой снаряд буквально проломил корабль. Взрыв уничтожил переборку между котельным и машинным отделением, вывел из строя машину и котлы. Вахтенный офицер на „Ростиславе" без тени смущения занес во флагманский журнал: „Миноносец № 270 шел от „Очакова" мимо Приморского бульвара. Далеко позади него шла большая шлюпка (со спасавшимися людьми — Р. М.). В 4 ч. 30 м. расстреляли обоих"...

Досталось от карателей и кораблям, даже не участвовавшим в восстании — на стоявших в эллинге миноносцах № 256 и № 271 были повреждены корпуса, на транспорте „Пендераклия" гранатой расщепило палубу и ранило вахтенного, снаряды и осколки угодили в баржу № 25, транспорты „Казбек", „Гонец", миноносец „Живучий" и броненосец „Георгий Победоносец". Все они были обильно отмечены также винтовочным и пулеметным огнем. (Ведь один „Ростислав" отчитался в расходовании 3600 ружейных патронов!) Стреляли так, что 12-дюймовый корабельный снаряд впоследствии нашли на берегу — у здания обсерватории: по счастью, он не разорвался...

Боевой счет в войне с собственным флотом открыли бравые сухопутные артиллеристы генерала Меллера-Закомельского. С гордостью

докладывал он потом ,,государю'', как вошла на скрижали истории 1-я батарея 13-й артиллерийской бригады, командир которой — герой подполковник Никитенко, открыто установив пушки на мысе 4-й батареи крепости, с расстояния 700 сажень ,,смело осыпал шрапнелью палубу мятежного крейсера, принуждая его к сдаче.'' В Южной бухте с высот Исторического бульвара, с позиций батарей, 50 лет назад самоотверженно защищавших Севастополь, потомки славных героев обороны, одурманенные офицерством, разили ,,врага внутреннего'', как отныне будут им вдалбливать на занятиях по ,,словесности''.

Расстреливая практически безоружное судно ,,Днестр'', полевая артиллерия достигла четырех прямых попаданий. На совести сухопутных усмирителей и гибель минного заградителя ,,Буг'', по которому ,,пачками'', словно по ,,потемкинцам'' в Феодосии, был открыт ружейный огонь. Жертвой этого тупого усердия оказался сам верноподданный режима командир заградителя М. И. Славочинский[1], который на ялике спешил к своему кораблю, чтобы образумить впавшую в крамолу его команду...

Тупая злобная сила реакции, не сознававшая безмерности своего преступления, отбрасывавшая Россию в ее развитии на десятилетия назад, торжествовала победу и в казармах флотской дивизии, и на водах Севастопольской бухты.

П. П. Шмидт вместе с 16-летним сыном был схвачен на подбитом миноносце № 270 и доставлен на флагманский броненосец ,,Ростислав''. Здесь ему предстояло пройти через все унижения, которые способны изобрести пережившие смертельный страх, озлобленные, утратившие совесть люди. ,,А, вот он — командующий флотом, вот она, сволочь эта! Тащите его за мной, эту сволочь!'', — кричал принимавший пленников старший офицер броненосца лейтенант Карказ. Все время пока П. П. Шмидт находился на ,,Ростиславе'', Карказ бесновался, размахивая кулаками перед лицом П. П. Шмидта, призывал офицеров и даже матросов полюбоваться на изменника, приказав держать его напоказ в холодном помещении с открытой дверью. Он не давал пленникам пищи, отказался дать сыну подушку, отобрал у П. П. Шмидта папиросы, полученные от начальника эскадры контр-адмирала П. П. Феодосьева, а когда П. П. Шмидт напомнил, что они получены от начальника эскадры, Карказ отнял у арестованного и спички. Любое движение, даже попытка умыться, решительно пресекались часовым и специально приставленным кондуктором; при перевозке П. П. Шмидта с сыном этот кондуктор не выпускал из рук полотенце, чтобы в соответствии с приказом Карказа немедленно завязать узникам рты, если они проронят хоть слово.

Так вели себя усвоившие чухнинскую мораль ,,истинно русские люди'' — черносотенцы, созревшие для ,,Союза русского народа''.

---

[1] Ирония судьбы: этот единственный в стане врага убитый офицер был именно тем капитаном 2 ранга, который в первые дни ,,свобод'' в Севастополе вызвал негодование П. П. Шмидта и всех демонстрантов своим отказом снять фуражку при звуках исполнявшейся оркестром марсельезы.

Таким же был, как об этом сказал А. И. Куприн, „надежный сброд" из матросов „Ростислава", „Двенадцати апостолов" и „Трех святителей", выставленных цепью на Графской пристани. Их задачей было пресечь все попытки спасения людей с борта „Очакова". А корабль горел, и люди на нем просили о помощи. А. И. Куприн, попавший в Севастополь к ночи, был потрясен этим жутким зрелищем, рассказ о котором напечатала в декабре 1905 г. газета „Наша жизнь".

„Посреди бухты, — писал он — огромный костер, от которого слепнут глаза и вода кажется черной, как чернила. Три четверти гигантского крейсера — сплошное пламя. Остается целым только кусочек корабельного носа, и в него уперлись неподвижно лучами своих прожекторов „Ростислав", „Три святителя", „Двенадцать апостолов". Когда пламя пожара вспыхивает ярче, мы видим, как на бронированной башне крейсера, на круглом высоком балкончике, вдруг выделяются маленькие черные человеческие фигуры. До них полторы версты, но глаз видит их ясно... Оттуда среди мрака и тишины ночи несется протяжный высокий крик: „Бра-а-тцы!". И еще, и еще раз... И потом вдруг что-то ужасное — крик внезапной боли, вопль живого горящего тела, короткий пронзительный, сразу оборвавшийся крик..."

„Гнусными ругательствами" отвечали чухнинские стражи на все просьбы пропустить ялики, чтобы спасать людей с горящего корабля. Очевидцы происходящего свидетельствовали, что по катеру, отвалившему от „Очакова" с раненными, стреляли картечью, что бросавшихся вплавь расстреливали из пулеметов[1]. Но Чухнину, проклятому передовой Россией, всего этого было мало. Узнав, что какой-то флотский офицер, не взирая на „отборный сброд", пытался на Графской пристани организовать на шлюпках помощь „очаковцам", он немедленно рассылает по всем кораблям и частям флота приказ с требованием схватить его, не взирая на чин (по-видимому, этот смелый человек остался неизвестным.)

„Очаков" горел в течение двух дней[2].

---

[1] Приводимые в разных источниках сведения о числе погибших крайне разноречивы. Поскольку под суд официально был отдан только 41 „очаковец", считалось, что все остальные, т. е. более 300 человек, погибли. Однако надо иметь в виду, что „победители", стремясь прежде всего выявить и сурово покарать „зачинщиков и подстрекателей", в какой-то мере общественного мнения все-таки опасались. Во всяком случае, судить поголовно всех уцелевших членов экипажа „Очакова" они не решились: явную вину каждого персонально доказывать было бы трудно и долго, гораздо проще было наказать их без всякого суда.

В донесении Чухнина, не предназначавшемся для публикации, прямо указано, что „после боя" с крейсера на „Ростислав" было доставлено 186 человек, из которых 30 пришлось тут же отправлять в госпиталь (остальных перевезли на „Прут"). Это значит, что не попало в руки карателей примерно 165 человек. Какая часть из них осталась в живых и сумела спастись — неизвестно. Есть сведения, что некоторые матросы, во время обстрела спасавшиеся внизу, в отсеках под броневой палубой, или находившиеся в барже, стоящей у борта крейсера, в дальнейшем вплавь добирались до Северной стороны . . .

[2] Затем буксиры отвели его подальше от глаз начальства — в глубь бухты, к устью Черной речки.



Содержащиеся под арестом подследственные С. П. Частник и трое примкнувших к восстанию (по-видимому — Г. П. Ялинич П. А. Моишеев и А. В. Пятин).

Разгромленные артиллерийским огнем казармы флотской дивизии были взяты штурмом. Царизм торжествовал победу. Кровавые палачи спешили доложить царю о самоотверженности и подвигах своих войск и взятых 2000 пленных. Не было только одного — признательности „освобожденного" от бунтовщиков населения. Город открыто выражал карателям свое презрение. Офицеры и солдаты Брестского полка, предавшего матросов, боялись в одиночку появляться на улицах. Их в глаза называли „кровопийцами", „продажными", „15-копеечными царскими слугами".

Вся Россия была охвачена пожаром восстаний, во всех ее уголках гремели залпы карателей, не жалевших патронов. Но неуютно чувствовал себя самодержец всероссийский, жаловавшийся, что „не хватает войск или казаков, чтобы поспевать всюду".

Только Г. П. Чухнин, сам себя превзойдя в лицемерии, торжественно возвещал, что „многострадальная наша родина искренно порадуется и с благодарностью узнает," какими „неколебимо верными и честными сынами родины и царя" оказались флотские усмирители, сумевшие „столь быстро и решительно и с наименьшими жертвами прекратить мятеж, угрожавший превратиться в междоусобную кровавую войну"[1]. И с тем же лицемерием, с той же холодной жестокостью, с какой обрекал он на смерть „потемкинцев", теперь Чухнин добивался смерти П. П. Шмидта и его товарищей. Этого требовал и сам Николай II[2]. Севастопольские морские судьи лезли из кожи вон, чтобы, отбросив

---

[1] Приказ Главного командира Черноморского флота и портов Черного моря № 1449 от 19 ноября 1905 г.

[2] „Когда, наконец, будет покончено с этим изменником", — выражал „человеколюбивый" монарх неудовольствие медленным, на его взгляд, ведением следствия.

в сторону совесть и законность, состряпать такое обвинительное заключение и так провести процесс, как это им предписывалось свыше.

Яркая речь П. П. Шмидта, потрясшая всех присутствующих на суде, тронула и самих судей, но, верные долгу и заботам о карьере, они, не дрогнув, проголосовали за смертную казнь. Никто и не подумал доложить царю о гуманности П. П. Шмидта, который отказался от имевшейся у него возможности уничтожения кораблей правительственной эскадры и сотен жизней, включая и офицерские. Чухнин с готовностью утвердил приговор[1].

Расстрелом П. П. Шмидта, С. П. Частника, Н. Г. Антоненко и А. И. Гладкова на острове Березань 6 марта 1906 г. командовал товарищ П. П. Шмидта по морскому корпусу лейтенант Михаил Ставраки. Он тоже выполнял приказ по „долгу службы" и личной карьеры.

Казнь эта буквально потрясла, казалось бы, привыкшую к смертным приговорам страну: ведь в защиту осужденных выступала печать едва ли не всех направлений. В замечательной книге о П. П. Шмидте, написанной его сестрой А. П. Избаш, приведены два характерных отрывка, дающих полное представление о газетных публикациях тех дней:

„Из многих сотен мучеников и жертв русского освобождения он стал символом этого движения, он воплотил его энтузиазм, он имел исключительное счастье сгореть в лучах его поэзии. И мертвый еще больше, чем живой, он вспыхнет яркой легендой великой и страстной эпохи и зажжет новым пламенным энтузиазмом тысячи сердец..."

---

[1] Не довольствуясь немалым числом убитых, утопленных и заживо сожженных при усмирении „Очакова", царские судьи на трех противозаконно устроенных отдельных судилищах подводили под смерть еще 13 восставших.

Из 41 подсудимого на первом „очаковском" процессе П. П. Шмидт, С. П. Частник и А. И. Гладков подлежали казни за „насильственное посягательство на ниспровержение существующего в России государственного строя". Сам Петр Петрович Шмидт был признан „непосредственно учинившим посягательство и руководившим действиями других мятежников", старший баталер Сергей Петрович Частник — „руководителем действиями мятежной команды крейсера „Очаков", машинист Александр Иванович Гладков — „главным организатором, подстрекателем и участником бунта на крейсере". Комендор Никита Григорьевич Антоненко присуждался к смерти за участие „в явном, в числе более 8 человек, восстании с намерением воспротивиться начальству", в котором он был „подстрекателем и из первых приступившим к мятежным действиям команды крейсера".

Судившимся вместе с ними агитатору Григорию Пантелеевичу Ялиничу, машинисту крейсера Р. В. Докукину и студентам П. А. Моишееву и А. В. Пятину заменили смертную казнь каторгой (без срока, 15- и 10-летней). На каторгу и в тюрьмы отправили еще 27 „очаковцев"; 10 под давлением общественного мнения оправдали.

Возмущение циничной расправой над П. П. Шмидтом и его товарищами было столь велико, что главный командир флота Н. И. Скрыдлов (сменивший убитого в том же 1906 г. Г. П. Чухнина), боясь нового взрыва всеобщего негодования, не решился утвердить смертные приговоры двух последующих процессов над участниками севастопольского восстания. Все смертники вместе с 94 их товарищами были отправлены на каторгу, остальные 205 человек — в тюрьмы, арестантские отделения и дисциплинарные батальоны. Из 390 подсудимых на трех процессах оправдали только 53 человека.

,,Короткая жизнь, похожая на героическую сказку..., принесена в жертву слепой мстительности. Они не поняли, на что они руку поднимают. Они убили веру многих тысяч доверчивых сердец, они убили светлые надежды, они посеяли семена глубокой ненависти в самые доверчивые души, они повторили ужасную и непоправимую ошибку 9-го января!... Они в слепоте своей не поняли даже того, что мертвый Шмидт опаснее живого..."

* * *

Раскаты происходивших событий продолжали еще долго ощущаться в жизни Севастополя.

Стараясь натравить матросов и солдат на рабочих социал-демократов, власти попытались переложить на них вину за ,,бойню, устроенную 15 ноября". Севастопольский комитет РСДРП ответил ,,Обращением к населению по поводу расстрела восставших матросов и солдат". Кончалось оно словами: ,,Ответим же на эту гнусную попытку единодушным призывом — Да здравствует единение войск с народом!"

Из донесения градоначальника министру внутренних дел известно о забастовке портовых рабочих в связи с отправкой на каторгу 35 матросов — участников ноябрьского вооруженного восстания. Пока происходила ,,заковка в кандалы", все арестованные ,,пели революционные песни". Когда же каторжан начали ночью отправлять на вокзал, ,,собравшиеся портовые рабочие, желая выразить сочувствие осужденным, на работы не стали, а решили провожать партию", причем держали себя ,,крайне вызывающе".

Как докладывал товарищ прокурора своему начальству, среди рабочих порта и особенно Лазаревского адмиралтейства ,,постоянно замечалось брожение на политической почве". То и дело брожение это принимало формы открытого протеста и даже насильственных действий. Так, в конце декабря 1906 г. два мастера были вывезены на тачках; 22 февраля был убит надзиратель портовой стражи; 26 февраля вывезены на тачках мастер и указатель...

Главный командир флота пошел на крайние меры: приказал 20 марта закрыть Лазаревское адмиралтейство[1] и рассчитать не менее 2500—2600 человек, чтобы потом принять на работу только тех не причастных к политике лиц, о коих никаких порочащих сведений нет. По предварительным данным, по крайне мере 500—600 рабочих адмиралтейства считались неблагонадежными и, следовательно, оставались без работы. Около 150 человек были вынуждены сами ,,выехать из Севастополя и другие порты", некоторые — ,,высылались администрацией".

Силы реакции временно взяли верх. Настроение рабочих стало характеризоваться как ,,скорее подавленное, чем возбужденное". Одна-

---

[1] Не будем забывать — это было крупнейшее предприятие Севастополя. Сохранились данные на начало 1916 г.: если на 43 зарегистрированных в городе предприятиях было занято 5720 рабочих, то 4998 из них работали в адмиралтействе.

ко жандармское начальство не обольщалось. „По агентурным сведениям" оно прекрасно знало, что, даже находясь „под давлением введенного осадного положения" социал-демократы ведут и явно усиливают агитацию и пропаганду „на сходках кружковых и по домам", „распространением прокламаций", „продажей газет явно социал-демократического направления". Рабочие и служащие порта составили ведущую часть сформированной „обширной по численности и набирающей силы" севастопольской организации РСДРП.

* * *

Известна оценка „морского сражения в Севастополе", данная В. И. Лениным. Он неслучайно назвал ноябрь и декабрь 1905 г. „великими месяцами революции"[1], поскольку именно в этот период революция сделала важный шаг, решительно взявшись за оружие.

В статье „Войско и революция", напечатанной в № 14 легальной газеты „Новая жизнь" 16 ноября, когда исход восстания еще не был известен, Владимир Ильич совершенно четко определил его значение: „Во всяком случае, севастопольские события знаменуют полный крах старого, рабского порядка в войсках... Теперь армия бесповоротно отпала от самодержавия. Она еще не вся стала революционной. Политическая сознательность солдат и матросов еще очень низка. Но важно то, что сознание уже проснулось, что среди солдат началось свое движение, что дух свободы проник в казармы везде и повсюду... И эта казарма становится очагом революции"[2].

Двумя днями позже, когда официозная черносотенная печать поднимала на щит славную победу над мятежным „Очаковом", Владимир Ильич опубликовал статью „Чашки весов колеблются". „Едва ли есть основание ликовать победителям под Севастополем", — писал он. — „Сознание необходимости свободы в армии и полиции продолжает расти, подготовляя новые очаги восстания, новые Кронштадты и новые Севастополи".

Самодержавие уже не в силах победить революции и потому: „Восстание России непобедимо"[3].

---

[1] Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 12, с. 176.
[2] Там же, с. 111, 112.
[3] Там же, с. 116.

ВОССТАНОВЛЕНИЕ „ОЧАКОВА"

§ 32. ЧТО СТАЛО С „ОЧАКОВОМ"

Душители революции обратили в застенок весь Севастополь. Все судостроительные работы в порту были парализованы. Долгое время никому не было дела до оставшегося без команды — одинокого, с черными струпьями обгорелых бортов многострадального „Очакова". Только через полмесяца — 30 ноября его прибуксировали к достроечной набережной Лазаревского адмиралтейства.

Лишь в начале января 1906 г. в МТК прибыл первый рапорт Н. И. Янковского с подробным описанием повреждений, нанесенных „Очакову". С каким горьким чувством должен был прежний строитель крейсера наблюдать, во что каратели обратили его корабль. Выгоревший дотла сверху до броневой палубы, он напоминал корабли испанской эскадры после боя у крепости Сантьяго-де-Куба или броненосец „Орел" после Цусимского боя.

Выше броневой палубы легкие корабельные коструκции разрушались от попаданий снарядов даже среднего калибра. Особенно много повреждений было на уровне средней и батарейной палуб. Здесь разрывами снарядов крепостной артиллерии, бившей, видимо, по ватерлинии, разворотило правый борт в 14 местах. Во многих местах была сорвана промежуточная палуба, разбиты бортовые коффердамы, пробиты шахты подачи снарядов и трубы погрузки угля, разрушено множество помещений. Случалось, снаряд, пробив борт, разрывался внутри корпуса, а осколками от взрыва пробивало противоположный борт.

Масса повреждений была на верхней палубе. Пробоины зияли в фальшбортах, вентиляторных кожухах, дымовых трубах, трапах.

В корпусе насчитали 63 пробоины, из них 54 приходились на правый борт (на приводимой схеме показаны только основные из них). Очевидно, береговая артиллерия, бившая в правый борт, проявила значительно большее усердие, чем корабли флота. Ведь на кораблях, даже на флагманском броненосце, многие комендоры были душою вместе с „очаковцами", и немало, наверное, выстрелов сознательно было пущено мимо цели.

Во многом спасла корабль броневая палуба. Многие снаряды не смогли пробить броню, хотя и сильно разрушали узлы ее соединения с корпусом. Сыграла свою роль и вертикальная броня защиты дымоходов, но все же механическая установка корабля пострадала существенно. Один 254-мм снаряд попал у шп. 59 в левый борт между броневой и промежуточной палубами, пробил наружную обшивку, коффердам, наклонную броню и сам броневой настил палубы (толщиной 70 мм) и нанес большие повреждения в среднем котельном отделении. Поврежденными оказались четыре магистральные паровые трубы, разбита их сальниковая



На верхней палубе „Очакова'' после расстрела и пожара. Фото из фондов Центрального музея Революции СССР.

коробка, разрушена часть дымоходов (то же было обнаружено и в носовой кочегарке). Котел № 8 оказался пробит (в сухопарнике), повреждена арматура. Пробит был и котел № 9; много мелких повреждений обнаружилось и в остальном оборудовании котельного отделения.

В машинное отделение попал 152-мм снаряд с левого борта. Пробив наружную обшивку у шп. 88 между броневой и промежуточной палубами, он прошел через бортовой коффердам и гласис машинного люка толщиной 85 мм. Осколками снаряда оказалась отбита часть лапы ЦВД левой машины, поврежден паровой клапан, искорежены переходные площадки.

Взрывом попавшего в переднюю машинную кладовую снаряда большого калибра и последующим пожаром было уничтожено все снабжение механизмов корабля и запасные части; с ними погибла и находившаяся здесь документация по испытаниям и приемкам механизмов.

Огонь не только испепелил все, что могло гореть, но и изуродовал значительную часть корпусных конструкций, привел в негодность большую часть ценного оборудования, приборов, механизмов, устройств. Безобразно покоробившимися и вспученными от огромных тепловых деформаций оказались чуть ли не все палубы. Верхняя палуба вместе с набором требовала замены, начиная от шп. 26 и до самой кормы. Надо было заменять каютные выгородки, крышки светлого люка машинного отделения, вентиляторные трубы, обшивку фальшборта и коечных сеток, где сразу же выгорели внутренние деревянные решетки для укладки коек[1].

[1] Как в начале постройки первого крейсера программы — ,,Варяга'' уделяли много внимания мерам предотвращения пожаров по опыту испано-американской войны 1898 г., так и теперь, после пожаров на эскадре З. П. Рожественского и на ,,Очакове'', вновь вспомнили об опасности огня и создали в январе 1906 г. специальную комиссию.



„Очаков" после пожара. Вид с кормы.

От огня пострадали и главные поперечные переборки между броневой и верхней палубами; их требовалось разобрать, высверливая заклепки, выправить часть листов и заменить новыми испорченные окончательно.

Полной замены требовали и конструкции, оказавшиеся в районе взрыва, происшедшего в погребе 152-мм зарядов. Никакой правкой нельзя было вернуть прежнюю форму изорванным или выдавленным пузырями (стрелка прогиба до 200 мм) переборкам и платформам, скрученным пиллерсам, искореженным потолочным рельсам подачи.

Оказавшаяся в самой гуще огня кормовая орудийная башня была выведена из строя надолго. Опасения вызывала и исправность, казалось бы, уцелевших механизмов, подвергшихся действию недопустимо высокой температуры. Заводам-изготовителям предстояло выполнить обширный перечень серьезных исправлений по артиллерии.

Комиссия, детально осматривавшая корабль с 16 по 22 декабря 1905 г., пришла к выводу, что повреждения корпуса и механизмов настолько значительны, что требуют продолжительного капитального ремонта, и потому никак не может быть произведена приемка механизмов от завода „Сормово" „в техническом отношении", т. е. на ходу под парами. Комиссия произвела лишь приемку „в материальном отношении", т. е.

подтвердила факт изготовления и подготовки крейсера к сдаче, определявший право завода на получение очередного, десятого контрактного платежа. Учитывая повреждения по механизмам, комиссия признала, что на общество „Сормово" не может быть возложена ответственность или гарантия за дальнейшую их службу и исправность в соответствии с условиями контракта.

Более того, Г. П. Чухнин счел возможным выдать заводу и последний одиннадцатый платеж. В докладе морскому министру говорилось, что коль скоро машины крейсера под 12 котлами и при 120 об/мин развили мощность 11 500 л. с., то нет оснований сомневаться, что при 145 об/мин будет достигнута контрактная мощность 20 000 л. с. Это решение, более чем странное для такого сурового блюстителя интересов казны, как Г. П. Чухнин, легко, однако, объяснимо в свете его титанической борьбы за спасение самодержавного государства, которое он неоднократно призывал объявить „в опасности". Он, не задумываясь, обрек на уничтожение только что построенный, так дорого давшийся Лазаревскому адмиралтейству корабль. И огромные суммы убытков только подчеркивали серьезность угрозы отечеству, а следовательно, и возвеличивали подвиг спасавших его карателей. Теперь адмирал хотел как можно скорее рассчитаться с Сормовским заводом, который он имел все основания считать одним из главных источников крамолы.

Таков, вероятно, был ход мыслей адмирала, однако, предлагая отказаться от услуг Сормова по восстановлению и сдаточным испытаниям „Очакова", никаких мотивов, объясняющих такое предложение, он не приводил. Не поняв высоких государственных соображений адмирала, в МТК пытались возражать. Петербург резонно указывал на нецелесообразность столь поспешных расчетов с заводом, когда остались неподтвержденными главнейшие условия контракта, а именно: достижение заданной мощности 19 500 л. с. на двух 6-часовых испытаниях и обеспечение на полном ходу в течение 12 часов минимального среднего расхода угля в 2 английских фунта (0,91 кг) на 1 л. с. в час (за нарушение обоих условий контрактом предусматривались штрафные вычеты). Нельзя было и проверить оговоренные надежность действия котлов на полной скорости, возможность работы машин в нормальных условиях смазки без наружного охлаждения водой, исправность действия главных двойных регуляторных клапанов и, наконец, стабильность работы машин при малом числе оборотов винтов (30 об/мин).

Ссылаясь на указание министра, МТК 9 февраля счел необходимым привлечь к восстановлению Сормовский завод на условиях, которые следовало выработать на месте, в Севастополе, при участии представителей завода в работе особой комиссии, назначенной из портовых специалистов.

Решительное возражение Г. П. Чухнина встретило намерение министра поручить ремонт „Очакова" полностью — по корпусу и механизмам — Николаевскому судостроительному заводу. По смете завода эта работа оценивалась в 1 377 000 руб., не считая ремонта артиллерии и испытаний отсеков на водонепроницаемость.

Если даже Николаевский завод и выполнит работы на несколько месяцев раньше, — писал Г. П. Чухнин, — то работами порта, по его смете,

будет достигнута экономия в 200 000 руб. А главное, — приоткрывал адмирал свои карты, — неоценимы будут политические выгоды такого решения. Чухнин делал вид, что старается избежать увольнения оставшихся в порту без работы около 300 рабочих Лазаревского адмиралтейства. На такой шаг он, якобы не мог решиться „ввиду вообще тяжелого экономического положения местного рабочего населения". Однако кончаются его размышления стандартным опасением, что это вызовет известные настроения „в связи с общим политическим состоянием государства". Со спуском броненосца „Иоанн Златоуст" в адмиралтействе освобождались новые рабочие руки. Использование их на ремонте „Очакова", решая проблему занятости и устраняя причины для волнений, позволяло избежать внешнего притока рабочей силы, что имело — подчеркивал адмирал — „немаловажное значение в смысле устойчивости внутреннего распорядка портовых работ".

Этой линии адмирал и держался на совещании (в конце марта1906 г.), обсуждавшем условия восстановления энергетики „Очакова" силами Сормовского завода.

И МТК сдался. Отказавшись от идеи заводского ремонта, он согласился оставить все работы за Севастопольским портом. Впрочем, все решила, вероятно, экономика. Как и после Крымской войны, страна была на грани разорения. Обещанная Г. П. Чухниным экономия минимум 200 000 руб. была более чем кстати! Ведь и весь ремонт „Очакова" за неимением специальных ассигнований выполнялся целиком за счет отказа от планировавшегося капитального ремонта и перевооружения броненосца „Чесма".

Севастопольское начальство указывало также на необходимость соответствующего увеличения численности инженеров, так как имевшиеся в порту мастера-механики были заняты текущим ремонтом на кораблях флота, а штат корабельных инженеров был недостаточен. По механизмам требовалось нанять специального мастера и двух помощников ему, а по корпусу — одного инженера-технолога. Г. П. Чухнин надеялся также, что весь капитальный ремонт крейсера будет поставлен в особые условия с применением к нему „Положения о новом судостроении в Петербургском порту". Наконец, Г. П. Чухнин рассчитывал ускорить работы за счет упразднения удручавшей его излишней канцелярской переписки с МТК, из-за которой на одно только выяснение условий восстановления крейсера Сормовским заводом ушло два месяца, а на заключение соглашения с ним понадобился бы еще целый год.

„Революционные" предложения адмирала не нашли понимания в Петербурге. Одобрения были удостоены лишь его просьбы об увеличении штатов, но и тут, категорически восставая почему-то против инженера-технолога, МТК разрешал принять для работ по корпусу непременно корабельного инженера. С Сормовского завода предлагалось удержать стоимость неоконченных работ и несостоявшихся испытаний. Главный инспектор кораблестроения С. К. Ратник рекомендовал назначить строителем восстанавливаемого „Очакова" инженера В. А. Лютера с однотипного „Кагула" или младшего судостроителя П. Е. Беляева, вернувшегося „с экстренных работ" из Владивостока. На это Г. П. Чухнин

телеграфировал, что работал на достройке „Очакова'', а также уже начал производить его ремонт инженер Баженов, его и надо оставить строителем. Это мнение было решающим — главным строителем крейсера назначили А. А. Баженова. Из-за отсутствия разрешенных МТК дополнительных мастеров-механиков и их помощников Г. П. Чухнин просил министра: „руководство и присмотр за работами'' поручить старшему механику „Очакова'' подполковнику Н. Н. Иванову, под наблюдением которого строились и испытывались машины, в помощь ему назначить также работавшего с начала постройки машин кондуктора Вдовиченко, а в вознаграждение за предстоящую „усиленную деятельность'' выплачивать им дополнительно определенную сумму из кредита на ремонт крейсера.

§ 33. ПОРТ НАЧИНАЕТ РЕМОНТ

Надежды на перестройку работ в Севастопольском порту по примеру нового судостроения в Петербурге не оправдались. Несмотря на переживавшиеся еще страной революционные потрясения, в судостроении повсеместно восстанавливался прежний рутинный порядок дел. На Черном море, в главной базе флота, судостроение так и осталось на „птичьих правах''. Обычным порядком по всем заказам, пусть это даже была одна-единственная пружина для предохранительного клапана вспомогательной машины, высылались через портовую контору (и не иначе) запросы на конкуренцию, ожидались ответы, сравнивались условия и затем, после доклада главному командиру флота, принималось решение. Кстати сказать, был случай, когда, отклонив условия назначавшего минимальный срок Сормовского завода, заказ на пружину отдали рижскому заводу „Рессора'', назначившему минимальную цену, но зато и самый длинный срок (5 недель).

Шести заводам послали запрос на условия изготовления четырех листов стали толщиной 14 и 18 мм, которые нужны были для ремонта сухопарника котла № 8. Требовавшиеся „в самый короткий срок'' эти листы заказали избранному из конкурентов Днепровскому заводу 29 мая — через месяц после начала торгов, а получили где-то в середине августа. И так почти по всем позициям обширного перечня работ.

Кроме потерь от расстрела крейсера, приходилось восполнять и потери от предпринимавшихся портом „заимствований'' с „Очакова'' для срочных надобностей плававших кораблей. 53 штуки одних лишь красномедных труб разных типоразмеров уже успели отдать на броненосец „Пантелеймон'', миноносец „Стремительный'' и другие суда. Исчезли бесследно два бронзовых разобщительных клапана, якобы сгоревших при пожаре (по поводу чего главный инженер-механик порта Л. Я. Якобсон дипломатично заметил, что ему неизвестно, была ли во время пожара температура 1000°, при которой плавится бронза).

Основным поставщиком труб, опередившим даже известный „Петербургский завод Общества медно-трубопрокатных заводов, бывший Розенкранц'', стал „Торговый дом Князь Юрий Гагарин''. В поставках труб выручал и Сормовский завод. Нигде в России не производились пере-

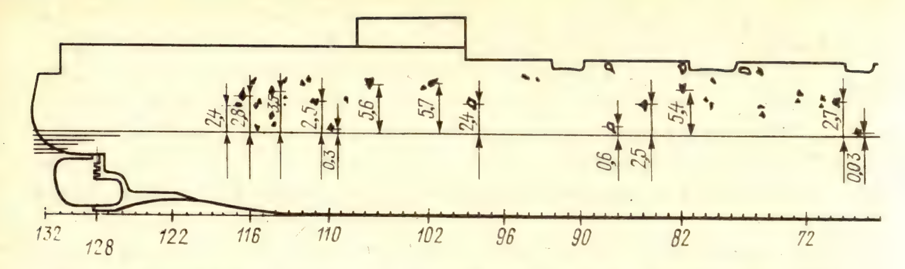


Схема расположения основных пробоин в корпусе, полученных при

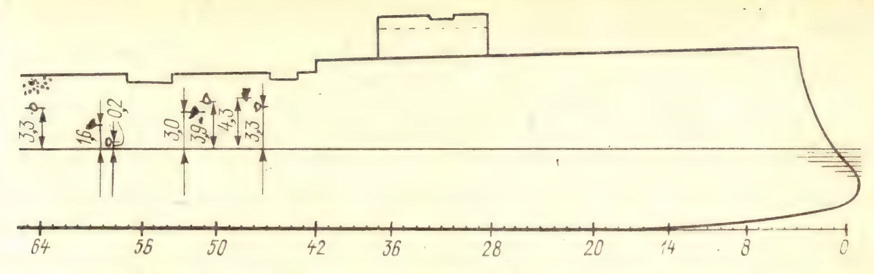
битые при расстреле стальные цельнотянутые трубы главного и вспомогательного паропровода.

Поставкой Сормовского завода стал и требовавшийся для „Очакова" новый котельный главный стопорный клапан из бронзы в полном сборе со всеми принадлежностями и запасной бронзовой втулкой. Изготовляли заново и крышки цилиндра среднего давления. В прежних при испытании даже на неполное гидравлическое давление (8,44 атм вместо 14) обнаружилась течь. Заказ на новый ЦВД левой машины (стоимость 8200 руб) взамен, как писали, „лопнувшего при пожаре" достался Николаевскому заводу, вероятно, из-за удобства доставки казенными средствами: извлеченный из корабля цилиндр уже в июне 1906 г. отправили в Николаев на транспорте „Батум", чтобы завод снял с него уцелевшую стальную рубашку и вставил затем ее в новый цилиндр. В марте при гидравлическом испытании давлением 18 атм проявился внутренний порок в отливке, давшей трещину. Цилиндр забраковали, начали формовать новый. Только в сентябре отливка была готова и лишь 24 ноября успешно испытана давлением 23 атм.

Полностью обновлялась система электрического освещения; фирмы „Симменс и Гальске", „Всеобщая компания электричества" и завод Бюксенмейстера получили заказов на сумму более 3000 руб. Почти все работы по электрооборудованию выполняла минная мастерская Севастопольского порта, ремонтировавшая две динамомашины, три электродвигателя водоотливных насосов, два двигателя лебедок для подъема катеров, все электрические вентиляторы. Заново заказывались четыре (из бывших шести) станции управления подводными минными аппаратами , все восемь станций управления двигателями водоотливных насосов и обе станции лебедок для подъема катеров. Система электрического управления рулем полностью была поручена прежнему исполнителю — „Акционерному обществу электромеханических сооружений"; оно же по новому контракту брало на себя переборку лебедок элеваторов подачи боеприпасов.

Вместо погибших телефонов Е. В. Колбасьева аппаратуру стал поставлять завод Н. К. Гейслера. Восстановление водопровода и парового отопления выполняла петербургская фирма „Зигель".

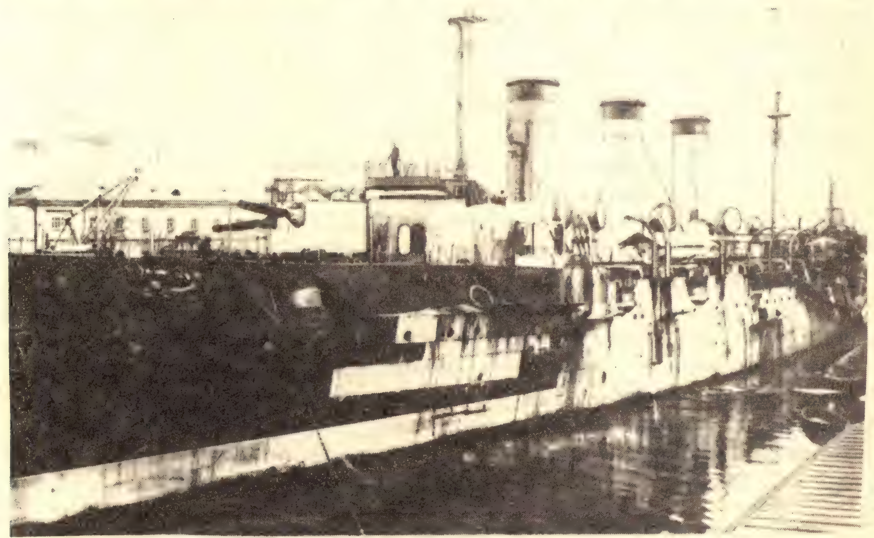
На восстановление крейсера работали все мастерские адмиралтейства, и все же к концу 1906 г. не успели даже завершить полную ревизию механизмов, систем и устройств, а слесарно-сборочная мастерская не получила наряда на проверку гидравликой уцелевших систем парового отопления и водопровода.



расстреле 15 ноября 1905 г. Пробоины на левом борту не залиты черным.

Урывками, как признавал главный минер порта капитан 2 ранга М. Б. Щиголев, шли и работы по ремонту электродвигателей и аппаратуры освещения. В первую очередь обслуживать приходилось плавающие корабли, поэтому непосредственно к замене проводки, установке механизмов и работам, связанным с корпусными, предполагалось приступить лишь к 1 мая 1907 г. при условии, если не задержит „неготовность корпуса" и хватит рабочих рук. Постоянно заваленной работами была и медно-котельная мастерская, на которую ложились все исправления трубопроводов. Сам старший механик Н. Н. Иванов, написав уже три рапорта главному инженер-механику Л. Я. Якобсону, четвертый месяц не мог добиться получения обыкновенного брандспойта, необходимого для откачивания воды с настила внутреннего дна в кочегарках. Вода скапливалась от фильтрации при испытании водонепроницаемости переборок угольных ям; она мешала котельщикам, очищавшим трубки котлов, не позволяла начать очистку и окраску целого ряда отсеков междудонного пространства.

Согласно очередной (по счету 71-й) ежемесячной записке строителя о состоянии постройки корабля к 1 января 1907 г. готовность его сос-



„Очаков" у стенки адмиралтейства в период восстановительных работ. Снимок сделан 29 ноября 1908 г. Фото из фондов ЦГА ВМФ СССР.

тавляла 84.36%. Это означало, что над уровнем, к которому она была отброшена разгромом крейсера, она поднялась немногим более, чем на 12%. В стадии исправлений, переделок или даже еще только демонтажа находилось около половины всех учитывавшихся запиской судовых устройств, дельных вещей, систем оборудования, вооружения и снабжения. Сняты были все 30 орудий, включая четыре башенных, кормовая башня и боевая рубка; снимались броневые плиты элеваторов, броневой палубы и казематов 152-мм орудий. Разобраны были системы вентиляции, водопровода, парового отопления, умывальники, гальюны, один из камбузов, все пять провизионных погребов. Исправлялись снятые с корабля фок-мачта, все шлюпбалки, водосточные шпигаты, ручные штурвалы, кормовой шпиль, иллюминаторы, забортные трапы и водонепроницаемые двери. В работе были горловина для погрузки угля, светлые люки с крышками, тамбуры сходных люков. Сняты были мешавшие работам ростерные блоки, кнехты, минбалки, часть пиллерсов, тентовые стойки, съемные цистерны в трюмах и т. д. Демонтировались устройства сетевого заграждения, отмененные МТК на флоте в августе 1905 г.

К лету 1907 г. „неоконченность работ по железным частям корпуса" крейсера, приказом по морскому ведомству от 25 марта 1907 г. переименованного из „Очакова" в „Кагул"[1], составляла 2,87%, а в целом по корпусу – 8,63%.

Возобновлялись работы, по которым так и не было принято окончательного решения до разгрома крейсера. К объектам таких работ в частности, относились все еще не налаженная полностью водоотливная система и многострадальное рулевое устройство. Заказанное Николаевским портом для бывшего „Кагула" и смонтированное затем на „Очакове", чтобы быстрее испытать его в действии, электрическое рулевое устройство теперь было демонтировано и отправлено для исправлений на завод Дюфлона в Петербург. Но поскольку теперь бывший „Кагул" – „Память Меркурия" – должен был вступить в строй раньше бывшего „Очакова", Г. П. Чухнин в июне 1906 г. решил снятые с „Очакова" приводы вернуть после исправления в Николаев, а для севастопольского крейсера заказать предполагавшееся ранее устройство системы „Сименс и Гальске" (опрометчиво отмененное МТК для „Очакова", оно, как теперь сообщали с „Авроры", в непрерывных 48000-мильных плаваниях крейсера действовало „очень хорошо" и признавалось „вполне надежным"). Это решение было одобрено минным отделом МТК, и заказ на новое рулевое устройство ГУКиС разрешило сделать непосредственно через севастопольскую портовую контору.

Переговоры шли с августа по ноябрь. Чтобы уменьшить габариты устройства для удобства его обслуживания в тесном рулевом отсеке, фирма добивалась разрешения увеличить время полной перекладки руля с борта на борт с 0,5 до 1 мин. Принятое для броненосцев, „чувствительных к малейшему отклонению руля", такое удвоенное время МТК считал недопустимым для „не отличающихся поворотливостью" крейсеров. К тому же, МТК теперь начал склоняться в пользу другого – более

---

[1] По этому же приказу прежний „Кагул" стал называться „Память Меркурия". Немало путаницы принес этот сугубо политический акт.

дешевого и обещавшего большую надежность устройства ревельского завода „Вольта".

12 февраля 1907 г. МТК подвел итоги рассмотрения конкурсных проектов рулевых устройств, предлагавшихся для новых балтийских и черноморских броненосцев.[1] С учетом усовершенствований и упрощений, предложенных электротехником Балтийского завода Федорицким, избранная МТК система „Вольта" по простоте и надежности действия далеко превосходила все другие. Схема инженера Федорицкого не требовала специальной станции для управления силовым электродвигателем и благодаря дополнительно разработанной изобретателем специальной дифференциальной системе сцепления рулевых машин с приводами позволяла переходить с парового управления рулем на электрическое без каких-либо переключений в рулевом отделении. Электродвигатель, заключенный в герметический кожух, мог работать даже при затоплении рулевого отсека водой. Не будучи удовлетворен ни одной из трех применявшихся до этого систем электрического рулевого управления (включая и американскую на крейсере „Громобой" и броненосце „Победа"), МТК решил срочно испытать новую систему на „Памяти Меркурия". На бывший „Очаков" предложили ... вернуть прежнюю, еще ремонтировавшуюся на заводе систему Дюфлона. Так в проекте восстановления „Очакова" менее чем за год переменились три системы электрического управления.

Заново приступили к так и остававшимся в 1905 г. неначатыми работам по оборудованию боевого перевязочного пункта. Еще в 1898 г. медицинская служба флота предложила вместо временного развертывания такого пункта в кают-компании с началом боя предусматривать на корабле уже во время постройки специальные защищенные броней помещения для боевого перевязочного пункта и операционной. Это гарантировало бы раненых и врачей от уничтожения случайным снарядом. Предложение главного медицинского инспектора флота почетного лейб-хирурга В. С. Кудрина было всеми одобрено, но еще долго из-за отсутствия в составе МТК медиков о перевязочных пунктах вспоминали в последнюю очередь, когда все лучшие помещения были уже распределены для боевых нужд. Поздно вспомнили о них и на этот раз. Только в октябре 1905 г. и то лишь по случаю командировки в Николаев флагманского доктора Балтийского флота действительного статского советника Р. И. Гловецкого МТК дал ему попутное поручение осмотреть строившиеся корабли и подготовить предложения по проектированию на них боевых перевязочных пунктов. Учитывая опыт уже выполненных под его руководством подобных работ на „Олеге" и на кораблях 2-й тихоокеанской эскадры, Р. И. Гловецкий, осмотрев предназначенные под операционные помещения обоих крейсеров, высказал ряд важных замечаний. Сами не вполне удобные, размещенные под броневой палубой далеко в носовой части (в районе шп. 32—35) операционные не имели дополнительного помещения для ожидающих медицинской помощи или уже получивших ее. Всем им предстояло тесниться в операционной и быть свидетелями выполнявшихся у них на глазах тяжелых операций. Еще хуже было со-

---

[1] „Андрей Первозванный", „Император Павел I" на Балтике, „Евстафий" и „Иоанн Златоуст" на Черном море.

седство с патронным погребом, подача боеприпасов из которого предполагалась через операционную. На „Олеге", как докладывал в МТК Р. И. Гловецкий, после серьезного обсуждения патронный погреб нашли возможным переместить в другое место. В случае такого же решения на „Очакове" и „Кагуле" (главный командир отнесся к нему сочувственно) помещение погреба следовало использовать для установки полагающейся на корабль по штату рентгеноскопической аппаратуры и размещения в нем во время боя тяжело раненых, чтобы не эвакуировать их наверх под вторичный расстрел. Для подачи раненых предлагался специальный вертикальный подъемник типа лифта и вертикальный трап для быстрой эвакуации людей при затоплении отсека водой.

Чтобы не оказаться в бою без требующейся в большом количестве воды, ее требовалось подводить непременно из защищенных броней отсеков. Кроме искусственной (непременно вдувной и вытяжной), следовало, несмотря на понятные трудности, добиваться и естественной вентиляции. Это требовалось, чтобы не было скопления в замкнутом помещении паров хлороформа и других летучих веществ. Нужно было обеспечить хотя бы 20-кратный обмен воздуха в помещении в течение часа (на броненосцах „Бородино", „Орел" и „Князь Суворов" этот показатель был доведен до 50). Детальными были и указания по составу и размещению необходимой медицинской аппаратуры. Все предложения и разработанные Р. И. Гловецким чертежи были одобрены МТК.

Любопытно, что и в этом случае некому было подумать о разработке типового расположения медицинских помещений и предъявляемых к ним основных технических требований. Вразнобой, как и прежде, несмотря на производившиеся тогда поставки для кораблей Балтийского флота, осуществлялся и заказ оборудования по обширным, полученным уже в 1907 г. ведомостям доктора Р. И. Гловецкого.

Наследием 1905 г. остался для строителя и непростой вопрос о замене покрытия палуб. Частью сгоревший или сильно поврежденный тиковый настил верхней палубы главный командир, руководствуясь „боевым опытом" расстрела крейсера, а главное отсутствием средств на заказ древесины, распорядился заменить „дермитом"[1]. Это покрытие, выполнявшееся по рецепту судостроительного мастера Севастопольского порта Вишневецкого, на Черноморском флоте уже не раз применялось взамен деревянных настилов или линолеума. К такому же решению, кстати сказать, пришла, руководствуясь уже опытом русско-японской войны, и петербургская комиссия контр-адмирала Э. Н. Щенсновича, рекомендовавшая для предотвращения пожаров покрывать палубы каким-либо негорючим материалом: лапидитом, шведской мастикой или „чем-либо иным".

Поскольку вместо 76-мм тиковых досок появился лишь тонкий слой нового покрытия, пришлось переделывать леерные стойки, обуха штагов, крышки потайных люков и 43 горловины для погрузки угля.

Очень скоро, однако, острота полученных уроков стала утрачиваться, и уже в марте 1908 г. Адмиралтейств-совет одобрил новое предложение

---

[1] Род износоустойчивой застывающей мастики.

сер „боевым судном", обсуждались на заседании МТК с участием представителей всех его отделов и ряда приглашенных специалистов. Первым и самым кардинальным было предложение снять не имеющие броневой защиты четыре бортовых 152-мм и все 75-мм орудия, ликвидировать коффердамы с целлюлозой и взамен всего этого забронировать 89-мм (3,5 дюйма) броней ватерлинию и элеваторы казематов.

Опыт войны привел Л. Ф. Добротворского к убеждению, что надо или бронировать всю артиллерию, или всю ее оставлять открытой. Разнобой в степени защиты производит „удручающее впечатление" на тех комендоров, которые „оказываются под расстрелом у открыто стоящих орудий", тогда как часть их товарищей укрыта за броней башен и казематов. Не будет ущерба и от снятия 75-мм и более мелких орудий, так как отражать атаки миноносцев надо огнем из более крупных пушек и „быстрым ходом". Эту же мысль, заметим, почти все офицеры в своих ответах на вопросы ГМШ высказывали с редким единодушием: против миноносцев эффективны снаряды калибром не менее 120–152 мм. Пушки 75-мм и меньшего калибра – совершенно бесполезны, так как „слишком малокалиберны, чтобы остановить миноносец". Офицеры „Авроры" досадовали, что у них так много 75-мм пушек в ущерб 152-мм. Артиллеристы „Дианы" прямо указывали, что большинство минных атак они отражали огнем 152-мм орудий. Лейтенант С. В. Зарубаев – артиллерист „Варяга" – также был убежден, что орудия меньше 120-мм калибра бесполезны.

Тем не менее МТК, находясь еще во власти довоенных понятий об эффективности „специальных пушек для отражения минных атак", согласился снять с „Олега" лишь 2–4 75-мм и все 8 47-мм орудий. За счет их решили устроить казематы с толщиной брони не менее 89 мм для 4 открытых 152-мм орудий, оставлять которые без защиты, по мнению МТК, было действительно неудобно. Снимать их и тем самым оставлять 7000-тонный крейсер всего лишь с 8 152-мм орудиями признали недопустимым. Невозможна была и установка броневого пояса: вес его составил бы 450 т, а „с прибавкою броневого палубного перекрытия" – около 800 т, тогда как снять предлагалось лишь 160 т. Вызванная этим перегрузка привела бы к утрате главного боевого элемента крейсера – высокой скорости.

Поэтому, считал МТК, „чисто боевым судном" сделать крейсер вообще невозможно, и его задачей должны оставаться разведка и отражение минных атак. Кроме того, МТК опасался, что принятие предлагаемых переделок для „Олега" вызовет необходимость их распространения и на три других однотипных крейсера, а это, как можно догадаться, было бы слишком обременительно для казны.

Под предлогом заботы об остойчивости было отклонено и предложение командира заменить 152-мм орудия в казематах на американские 7-дюймовые (178 мм), более дальнобойные, но еще допускавшие ручное заряжание и потому не требовавшие устройства соответствующих механизмов. Не нашло понимания МТК и смелое предложение командира „Олега" о замене жестких – стальных дымовых и вентиляционных труб легкими конструкциями из асбестовой парусины, раскрепленной

МТК — вернуться к прежнему покрытию верхних палуб деревом, правда, уменьшенной до 38 мм толщины. Несмотря на доводы строителя о задержке работ (на год и три месяца) и семикратном удорожании их при заказе вместо дермита тиковых досок (сосновые при заданной толщине быстро растрескиваются), это решение было распространено и на „Кагул".

Нежданным оказалось и другое новшество: в октябре 1908 г. начальник морских сил Черного моря контр-адмирал И. Ф. Бострем приказал приспособить „Кагул" под флагманский корабль. Это означало, что необходима крупная переделка кормовых офицерских помещений.

Большой объем предстоящих работ был связан с изменениями, отражавшими опыт минувшей войны.

§ 34. ОПЫТ ВОЙНЫ

Русско-японская воина, несмотря на замечательные примеры высокого героизма и доблести русских моряков, не принесла ни нашему флоту в целом, ни нашим крейсерам, в частности, сколько-нибудь заметных боевых успехов. Всегда оказываясь в меньшинстве перед количественно превосходящими отрядами или вступая в единоборство с более сильно вооруженным противником, наши крейсера несли тяжелые потери („Аврора", „Олег") или даже погибали в неравных боях („Варяг", „Рюрик", „Новик", „Дмитрий Донской"). Виной тому были и низкий уровень или тактические ошибки высшего командования, и особенно рельефно выявившиеся недостатки вооружения. Во многих случаях исход боев одиночных кораблей решался в пользу противника только благодаря имевшимся у него более совершенным прицелам и дальномерам, более дальнобойным и надежным артиллерийским установкам, более эффективным снарядам и бронированию.

Дорогой ценой полученный боевой опыт обобщался и Главным морским штабом, разославшим всем офицерам обширные перечни вопросов, и МТК, стремившимся учесть уроки войны в проектах строившихся броненосцев типа „Андрей Первозванный"[1], Многие участники войны настаивали на немедленном усилении вооружения и плавающих крейсеров, как это уже в ходе войны было сделано на крейсерах Владивостокского отряда (частью за счет орудий „Очакова" и „Кагула").

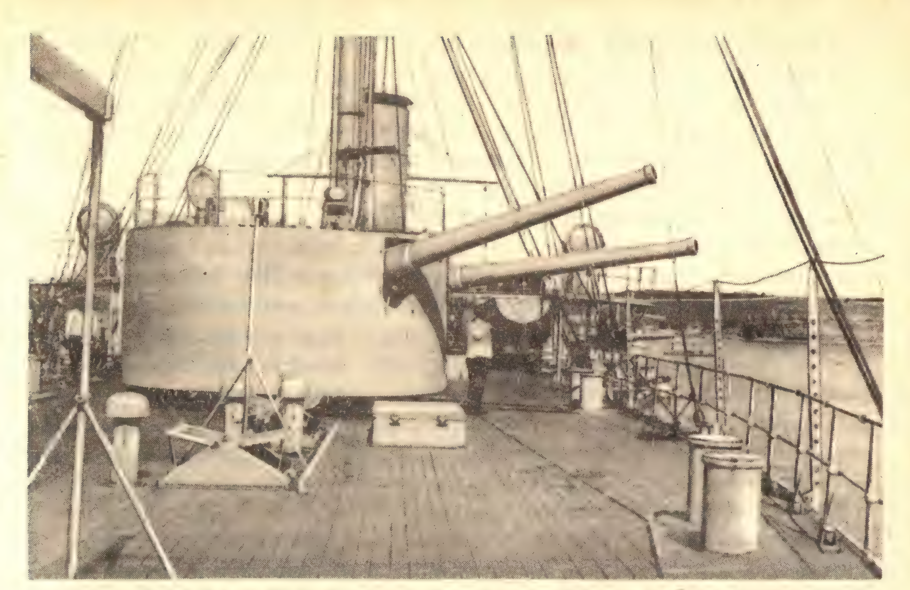
Особенно обстоятельный перечень усовершенствований своего прошедшего через Цусиму корабля (без малого 50 пунктов) в начале 1906 г. в числе первых представил всю войну командовавший „Олегом" капитан 1 ранга Л. Ф. Добротворский[2].

Предварительно рассмотренные специальной комиссией предложения Л. Ф. Добротворского, имевшие целью, как он писал, сделать крей-

---

[1] Проект кораблей как развитие типа „Бородино" был разработан до войны (см. „Судостроение", 1978, № 8).

[2] Подробнее о крейсере „Олег" см. статью автора в журн. „Судостроение", 1980, № 9.



На юте „Кагула". Вид на кормовую башню. Фото из фондов ЦВММ.

на каркасах. Цель была очевидной — устранить разрывы снарядов, попадающих в трубы. Это предложение было отклонено как практически неудобоисполнимое из-за хрупкости асбестовой парусины и подверженности действию воды.

Несмотря на свои прежние декларации о важности быстрого выравнивания крена, МТК не согласился с предложением командира о такой переделке осушительной системы кочегарок, которая позволила бы ускорить затопление и откачивание воды из бортовых отсеков. Общая для всего флота существующая система, по мнению комиссии была вполне достаточна для создания не требующих быстроты „служебных кренов" и признавалась вполне отвечающей своему ограниченному назначению. Неискоренимая рутинность подхода и явное пренебрежение боевым опытом просматривается в этом случае с очевидностью: ведь именно в эти дни с ярким докладом о поведении новейших кораблей в Цусимском бою и о важности противокреновых систем перед теми же членами МТК выступал молодой корабельный инженер В. П. Костенко[1].

[1] Выдающийся инженер-кораблестроитель. В качестве корабельного инженера броненосца „Орел" участвовал в походе 2-й тихоокеанской эскадры и в Цусимском бою. Выполнил обстоятельный анализ и оценку поведения кораблей в бою, одобренные А. Н. Крыловым и использованные при разработке проектов новых кораблей. В 1912—1917 гг. — начальник технической конторы по судостроению (конструкторского бюро) Николаевского судостроительного завода, затем технический руководитель завода. Один из организаторов восстановления судостроительной промышленности после гражданской войны. Автор ряда значительных научных и историко-технических работ, проектов кораблей и судостроительных предприятий. Лауреат Государственной премии 1951 г.

Так или иначе, но одобрения МТК удостоилась едва ли половина предложений Л. Ф. Добротворского: ликвидировать верхний, средний и кормовой мостики, также служившие лишними целями, приводившими к разрывам перелетавших снарядов; установить для равномерного хода машин указатели системы Валесси; сосредоточить постоянное управление кораблем только из боевой рубки, для чего переместить в корму от нее заднюю часть походной рубки; для улучшения условий гигиены в жилой палубе съемные трубы для погрузки угля заменить постоянными; предусмотреть аэрацию опресненной воды для удлинения срока ее хранения; усилить общесудовую вентиляцию установкой дополнительных 5 вентиляторов (правда вдвое меньшей — только 1500 $м^3$/ч — подачи, чем просил командир); усилить вентиляцию машинных отделений и погребов боеприпасов, (здесь температура поднималась выше критической); снабдить пожарную трубу предохранительными клапанами. Удовлетворен был и ряд других предложении по замене поврежденных или износившихся агрегатов и оборудования: имевших трещины цилиндров главной машины; перебитых в бою шпангоутов и деформированных листов обшивки; износившегося линолеума на внутренних палубах и т. д. Высоту смотрового просвета в боевой рубке комиссия сочла возможным уменьшить только до 127 мм вместо 50 мм, предлагавшихся командиром. Вместо предлагавшегося уменьшения высоты рангоута (для повышения остойчивости) МТК решил снять обе мачты и заменить одной более легкой (посреди корабля высотой 42,7 м от ватерлинии). Для опоры стрел, поднимающих шлюпки на корме, разрешалось использовать нижнюю часть снятой грот-мачты или установить новую стойку. На замену шлюпбалок более длинными и установку механизмов для их вращения (для облегчения вываливания шлюпок за борт) МТК не согласился. Предлагаемую боевыми офицерами замену всех деревянных шлюпок металлическими („горят и тем освещают неприятелю цель") отложили до решения вопроса принципиально для всего флота.

До получения сведений с „Кагула" и „Очакова" отложили и предлагавшееся Л. Ф. Добротворским соединение угольных ям горловинами, без которых передача угля из междупалубных ям к топкам котлов требовала огромного труда по перегрузке каждый раз поверх жилой палубы. Характерный случай произошел на „Диане", командир которой только из-за труднодоступности запасных угольных ям и большого утомления команды не рискнул последовать примеру „Новика" и отказался от попыток прорваться во Владивосток после боя 28 июля 1904 г. Неизвестно, знали ли тогда участники заседания МТК эти подробности, обнародованные в официальном историческом труде только в 1915 г., но другой компромисс — прорубить дверь из машинного отделения в кормовую кочегарку („для надлежащего присмотра за работою котлов инженер-механика") был принят сразу. Установку электрического машинного телеграфа взамен дающего сбои механического системы Чадборна комиссия сочла „полезной, но не необходимой", так как многие корабли плавают с одним механическим телеграфом. Решено было дополнительный машинный телеграф установить для передачи команд из боевой рубки и из центрального поста.

Только частично был решен и один из главнейших вопросов обеспечения боеспособности корабля: вместо требовавшихся 6 дальномеров Барра и Струда для каждой башни и каземата согласились (из-за отсутствия в них места) отпустить на корабль лишь третий дальномер в запас.

Все эти усовершенствования предполагалось распространить и на остальные три крейсера.

2 мая 1906 г. соответствующее постановление МТК, хотя и не полностью, но все же в значительной мере учитывавшее опыт войны, было утверждено морским министром вице-адмиралом А. А. Бирилевым. Решение о распространении его на черноморские крейсера вызвало ряд замечаний нового главного командира Н. И. Скрыдлова[1]. Адмирал решительно возражал против установки дополнительной казематной брони на обоих крейсерах, так как это сильно задержало бы их готовность. Ввиду отсутствия в составе флота быстроходных крейсеров для разведочной службы он считал необходимым возможно скорее ввести их в строй и потому ограничить переделки вооружения лишь снятием всех 47-мм орудий, а также 4 75-мм пушек, для которых не остается места из-за ликвидации носового и кормового мостиков. 100-тонную экономию водоизмещения адмирал предлагал употребить на увеличение нормального запаса угля, проектную величину которого (720 т) он считал слишком недостаточной для машины мощностью в 19 500 л. с. Предлагая совсем снять фок-мачту, увеличивающую возможность разрывов снарядов в районе боевой рубки, Н. И. Скрыдлов находил излишней установку новой мачты в средней части кораблей. Для флажной и радиосвязи он считал достаточным сохранить одну грот-мачту, полная высота которой необходима для оснастки подъемных стрел.

Одобренные МТК другие усовершенствования, не вызывавшие значительных переделок, принимались к исполнению, включая и установку постоянных труб угольных ям в жилой палубе, и прорубание двери из машинного отделения в кормовую кочегарку. Неудобства изнурительной перегрузки угля через жилую палубу на черноморских кораблях устранялись благодаря специальным водонепроницаемым выгородкам, позволявшим пересыпать уголь в нижние ямы напрямую из верхних бортовых. Не было на бывшем „Очакове" и проходивших через патронные погреба труб парового отопления, которые по требованию МТК выводились для устранения опасного повышения температуры. Чертежи новой боевой рубки с уменьшенными просветами уже разрабатывали в Севастополе в нескольких вариантах.

Так уж повелось в бюрократической России, что судьбу многих глубоко продуманных и всесторонне обоснованных прогрессивных предложений решали „в верхах" глубоко равнодушные люди, не способные проникнуться идеями и патриотизмом энтузиастов.

---

[1] Н. И. Скрыдлов вернулся на свою должность в июле 1906 г. после смерти Г. П. Чухнина (через полгода после первой неудачной попытки покушения он был убит матросами за его палаческую деятельность и организацию кровавых расправ над восставшими).

Уже говорилось об удивительных превращениях ряда борцов против рутины, происходивших по достижении ими административных высот. Еще более странной должна показаться позиция нового, только что (в апреле 1906 г.) созданного учреждения флота — Морского генерального штаба. Само рождение его на развалинах старой военной системы связывалось с необходимостью решительного перехода на путь прогресса. Однако именно Морской генеральный штаб — генмор, как его называли по телеграфному сокращению, решительно выступил против усиления бронирования крейсеров типа „Богатырь". Это произошло на заседании МТК 2 октября 1906г. при обсуждении разработанных новым судостроением Петербургского порта вариантов соответствующих схем для „Олега". Представители генмора отвергли не только предложенный судостроителями удачный вариант броневого пояса по ватерлинии, но и одобренную самим министром и поддерживаемую большинством членов МТК идею защиты казематной броней открытых 152-мм орудий.

Назначение этих крейсеров генмор пересмотрел и низводил его уже до „вождения в атаку миноносцев", для чего им следовало сохранить возможно большую скорость. Эта же скорость необходима им для „уклонения от боя с сильными судами", поэтому никакие перегрузки, вредящие скорости, недопустимы.

И, наконец, было сказано, что крейсера типа „Богатырь" не стоят уже „на высоте современных взглядов" и потому значительные затраты на переделку едва ли окупятся предлагаемым повышением надежности их защиты.

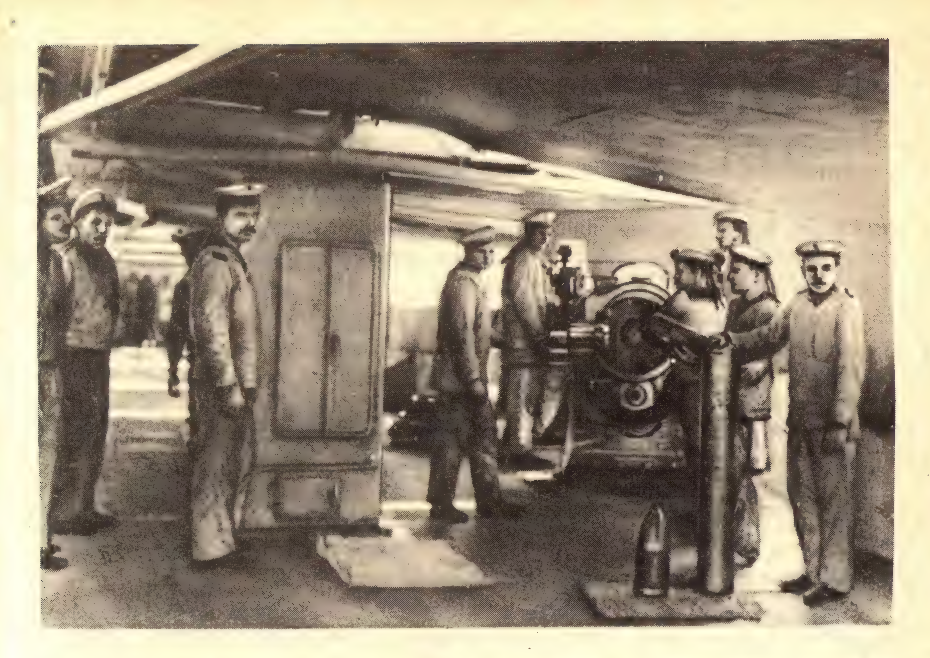
Нельзя не подивиться противоречивости всех этих доводов. Трудно отделаться от мысли, что генмор, созданный при покровительстве Николая II и вопреки мнению морского министра, просто бравировал смелостью своих суждений.

На самом деле, могло ли навешивание бортовой брони помешать службе крейсеров, когда заранее подогнанные по шаблонам броневые листы ставились бы поочередно во время стоянки после плаваний. Какое „вождение миноносцев" можно было ожидать от высокобортных и больших (размерами с броненосные крейсера) кораблей при их скорости не более 23 уз? Чем же как не бронированием и усилением вооружения можно было бы компенсировать известную устарелость кораблей? Ведь именно о таких решениях твердил в свое время С. О. Макаров; именно таким путем спустя пять лет решили повысить боеспособность старых линейных кораблей Черноморского флота.[1]

3 октября на совещании в генморе мнение о бесполезности дополнительной брони на четырех крейсерах окончательно взяло верх, и морской министр согласился никаких переделок бронирования, кроме боевых рубок, не предпринимать. Тем временем МТК отказался от намерения снять с каждого крейсера по 4 75-мм пушки. Так последовательно трансформировалась оценка результатов боевого опыта командира

---

[1] Речь идет о модернизации линейных кораблей „Синоп" и „Три Святителя".



Артиллерийское учение на верхней палубе ,,Кагула''. В левой части снимка — рельсы и шахта подачи 152-мм снарядов. Над палубой натянут тент. Фото из фондов ЦВММ.

,,Олега''. Кончилось дело тем, что одному только ему и разрешили снять 4 из 12 75-мм пушек, и то лишь потому, что они были повреждены в бою, а заменить их было нечем (станки Меллера, на которых они стояли, больше не выпускались, а новые были значительно тяжелее) .

Но вернувшиеся с войны офицеры, все еще убежденные, что их боевой опыт должен быть учтен, не оставляли МТК в покое. На усилении артиллерийского вооружения строившихся Николаевским судостроительным заводом эсминцев типа ,,Лейтенант Шестаков''[1] настаивал командир одного из них — капитан 2 ранга А. М. Лазарев, командовавший в Порт-Артуре минным крейсером ,,Всадник'' и канонерской лодкой ,,Отважный''. Столь же аргументированно необходимость перевооружения ,,Памяти Меркурия'' доказывал его командир капитан 2 ранга М. Ф. Шульц, под командованием которого свой последний бой 7 августа 1904 г. провел в Лаперузовом проливе прославленный ,,Новик''. В мае 1906 г. он снова поставил вопрос о выявленной опытом войны совершенной непригодности орудий малого калибра, из которых только 75-мм калибр и лишь с натяжкой может быть допустим в качестве наименьшего. В то же время в вооружении крейсера предполагалось сохранить 47-мм пушки, годные лишь для салютов. Из этих пушек он предлагал оставить только 2 для вооружения паровых катеров, а 6 из

---

[1] О постройке кораблей этого типа см. статью автора в журн. ,,Судостроение'', 1984 г., № 5.

12 75-мм пушек заменить 2 152-мм и 4 120-мм орудиями. Для компенсации веса добавляемой артиллерии (127 т) и уменьшения ожидавшейся строительной перегрузки он считал возможным вдвое уменьшить общую длину якорной цепи (до 200 саженей), снять минные аппараты и все еще числившиеся по проекту мины заграждения.

Расчет, выполненный в октябре 1906 г. строителем В. А. Лютером, показал, что от снятия этих грузов вместе со снимаемыми по решению МТК средним мостиком, двумя прожекторами и сетевым заграждением нагрузка крейсера уменьшится на 113 т и вся перегрузка от предлагаемого командиром усиления артиллерии не превысит 14 т; это приведет к увеличению осадки на 9 мм и повышению положения центра тяжести всего на 4 мм. Осуществимость предложения командира В. А. Лютер подтверждал в докладе портовому корабельному инженеру А. Э. Шотту. Действительно, артиллерия крейсера все еще не только не установлена, но и не получена; выполнение же дополнительных подкреплений не потребует много времени. Наибольший объем работ должно было составить переоборудование ряда погребов, но эти работы, будучи не связанными с другими в соседних отсеках, не помешают готовности корабля к плаванию.

Одобренные А. Э. Шоттом, проработки строителя были посланы на утверждение МТК. Тогда же, в связи с решением МТК соорудить на крейсере специальную бронированную рубку для устанавливаемой на нем мощной радиостанции, М. Ф. Шульц предложил ликвидировать на корабле подводные минные аппараты, не имеющие, по его мнению, никакого боевого значения. Тогда радиостанцию можно будет поместить в хорошо защищенное помещение аппаратов (часть их можно также использовать под дополнительные запасы угля), а это позволит отказаться от сооружения отдельной радиорубки, загромождающей и без того уже стесненную жилую палубу, вызывающей перегрузку и задержку готовности крейсера. Это мнение полностью поддержал и портовый минер подполковник В. Ф. Нейман. Снятием минных аппаратов (до 30 т) и экономией 10 т на отказе от бронированной (толщина 38—50 мм) радиорубки перегрузка крейсера могла быть уменьшена на 40 т.

Мнение специалистов поддержал и главный командир флота, обратившийся к министру с предложением снять минные аппараты с канонерских лодок и „Памяти Меркурия". Однако генмор 20 октября 1906 г. доложил министру, что взгляд главного командира „не соответствует требованиям современного состояния военно-морского искусства". В подтверждение этого приводились доводы: 1) минное (торпедное) вооружение на корабле позволяет удерживать слабого противника от стремления сблизиться на минный выстрел; 2) удар мины имеет решающее значение в бою; 3) мина прогрессирует в дальности, и пределов этого прогресса не видно; 4) наши противники имеют и ставят на новых судах подводные минные аппараты; 5) минные аппараты (подводные) признаются необходимым вооружением больших судов.

Вот такой академической аргументацией о пользе минного вооружения вообще и в будущем (все эти доводы с успехом могли быть применены и в защиту тарана) МГШ подменял давно напрашивавшееся

решение о снятии практически бесполезных и устаревших (с дальностью хода мины всего 600 м) и через несколько лет снятых-таки минных аппаратов.

В мае 1907 г. М. Ф. Шульц обращается к главному командиру контр-адмиралу Р. Н. Вирену — своему сослуживцу по Порт-Артуру — с целым перечнем новых предлагаемых им усовершенствований. Среди них — ускорение погрузки угля. Для этого вместо еще не полученных, но давно известных всем своей ненадежностью стрел Темперлея предлагаются более простые и практичные, снабженные двумя электрическими лебедками поворотные приспособления к шлюпбалкам баркаса и полубаркаса. Предлагаются упрощение перегрузки угля из запасных ям, изменение назначения некоторых помещений с целью увеличения запасов угля и питьевой воды. Доводы генмора о минных аппаратах как о средстве самозащиты потерявшего управление корабля М. Ф. Шульц считал неубедительными. Противник знает расположение аппаратов, так что ему не составит труда подойти к кораблю в мертвой зоне. Бесполезность аппаратов вполне выявилась во время войны, когда из них с больших кораблей не было сделано ни одного выстрела.[1] Между тем использование объемов, занимаемых аппаратами, для размещения дополнительных запасов угля позволило бы существенно повысить дальность плавания крейсера.

Но главным и совершенно необходимым усовершенствованием командир крейсера по-прежнему считал усиление артиллерии. В соответствии с дополнительными проработками строителя он считал возможным увеличить число 152-мм орудий до 14, установить 4 120-мм (или, по второму варианту, соответственно 12 и 6 орудий этих калибров), сохранить 8 75-мм и 2 47-мм (катерных) орудия. Одобрив все предложения М. Ф. Шульца, главный командир поручил командиру Николаевского порта представить смету на все требующиеся работы, а от главного артиллериста Севастопольского порта потребовал доложить соображения о перевооружении крейсеров. Но генерал-майор Л. И. Саноцкий предпочел перепоручить решение вопроса той комиссии, которая будет испытывать артиллерию крейсера. Для этого, докладывал он, надо, естественно, сначала установить ее — в соотвествии с проектом, а уж потом, после испытаний, думать, стоит ли ее заменять. Понятно, что таким нехитрым ходом (кто согласится снимать только что установленные орудия!) шансы на внедрение новшества существенно подрывались.

---

[1] Успех применения торпед русскими владивостокскими крейсерами по японским транспортам в 1904 г. объяснялся специфическими, неосуществимыми в действительном бою условиями: отсутствием противодействия, неподвижностью цели и малой дистанцией (почти в упор) стрельбы. Упоминающиеся в литературе примеры стрельбы торпедами с японских броненосцев были заведомо безрезультатны из-за большой дистанции. Один на всю войну выстрел в условиях непосредственного боя, да и тот из поворотного надводного аппарата, был сделан с потерявшего управление и почти полностью утратившего боеспособность „Рюрика" в конце боя 1 августа 1904 г. Это не помешало окружившим его японским легким крейсерам, отойдя на безопасное расстояние, расстреливать гибнущий корабль.

Иным оставалось мнение главного командира Черноморского флота: ,,Необходимо поставить возможно современную артиллерию также и на ,,Кагуле''.

Оценив предложения М. Ф. Шульца с точки зрения расположения на корабле, нагрузки, остойчивости и возможности обеспечения боеприпасами, строитель А. А. Баженов предложил третий вариант: сохранить все 152-мм орудия, а взамен 8 75-мм (4 оставались) — поставить 6 120 мм. Удаление с высоких мостиков 2 75-мм пушек позволяло сохранить остойчивость крейсера почти без изменения, а это было очень важно, поскольку только что последовало решение о переоборудовании крейсеров для приема на верхнюю палубу 300 мин, уменьшавшего метацентрическую высоту сразу на 80 мм. С наиболее полным использованием объема погребов и минимальными их переделками обеспечивался штатный запас снарядов. Минимальной (40,5 т) оказывалась и перегрузка крейсера, которая по предложениям командира ,,Памяти Меркурия'' составляла 96 и 71 т.

Невелики по варианту А. А. Баженова были бы и переделки по корпусу, но их осуществление становилось возможным лишь при условии снятия двух подводных аппаратов: экономия веса (28 т) должна была компенсировать вес добавляемой артиллерии, а помещения — утилизироваться под погреба 120-мм снарядов и частью — под угольные ямы. Поддерживая предложения М. Ф. Шульца об изменении конструкции шлюпбалок для использования их при погрузке угля, А. А. Баженов напоминал, что такое предложение уже высказывалось командиром ,,Олега'' и было отклонено МТК. Не согласен был строитель ,,Кагула'' и с другим мало обдуманным решением МТК — об установке 16 горловин на скосах броневой палубы. Такое нарушение монолитности брони и водонепроницаемости корпуса в самом его ответственном месте явно ухудшало защиту корабля и никак не могло быть оправдано удобствами пересыпания угля из верхних ям в нижние. 550-тонная емкость нижних угольных ям ,,Кагула'' при использовании части помещения подводных аппаратов увеличится до 600 т, поэтому при нормальном запасе 720 т на броневой палубе будет находиться только 120 т; при полном же запасе эта величина возрастет до 600 т.

Достаточными для своего корабля считал А. А. Баженов и запасы питьевой воды, составлявшие 58 т (4800 ведер). При норме расхода в день по ведру на офицера и по полведра на матроса для обеспечения 25 и 550 человек соответственно запаса должно было хватать на 16 суток. При необходимости его можно было пополнять за счет работы испарителей. Другими словами, 40-тонную перегрузку приемом добавочного запаса воды строитель считал неоправданной.

Соображения строителя ,,Кагула'' о перевооружении обоих крейсеров, подкрепленные убедительным расчетом усиления эффективности огня на 15%, составили основу доклада главного командира Черноморского флота, представленного в МТК 8 августа 1907 г. Указывая на необходимость усиления артиллерии двух достраивающихся кораблей, Р. Н. Вирен настаивал и на обязательном снятии с них, по уже известным читателю доводам, подводных минных аппаратов. В случае согласия

МТК, главный командир просил, чтобы возможно меньше задержать готовность кораблей, немедленно дать заказ на 12 120-мм орудий, 400 беседок для их патронов и по шесть элеваторных рам и противовесов для их подъема (лебедки могли быть использованы от снимаемых элеваторов 47- и 75-мм патронов).

Артиллерийский отдел без каких-либо комментариев переправил это обращение в кораблестроительный отдел с просьбой дать отзыв „о допустимости предполагаемых перемен в артиллерийском вооружении" крейсеров. Оттуда спустя три недели ответили, что крейсера „Память Меркурия" и „Кагул" следует закончить так, „как они проектированы". Предполагаемая переделка, кроме крупных расходов, включая сюда и стоимость артиллерии, и вывода из строя крейсеров на продолжительное время, все-таки не сделает их, по мнению отдела, „сильными боевыми судами". Сомнительной казалась и 40-тонная перегрузка, которой рассчитывали обойтись проектанты: „при расчетах приняты главные грузы, на деле же несомненно явятся различные дополнения". Минный же отдел МТК решительно заявил, что минные аппараты дожны быть сохранены.

В результате журналом МТК по артиллерии № 13 от 21 сентября 1907 г. было признано, что установка 120-мм пушек, действительно, могла бы усилить огонь крейсеров, но к несчастью, в запасе сейчас нет ни станков, ни орудий этого калибра, а изготовление их займет значительное время. Поэтому правильнее будет вопрос о перевооружении этих крейсеров отложить на будущее, приурочив ко времени их капитального ремонта. А там, вероятно, появятся новые типы орудий, станков и мин, и потому предопределять заранее характер перевооружения не следует. Этот, полный натяжек и демонстрирующий явное равнодушие к насущным нуждам флота документ подписал председательствующий и. д. главного инспектора артиллерии генерал-майор А. Ф. Бринк; и. д. председателя МТК контр-адмирал А. А. Вирениус решение одобрил, а морской министр вице-адмирал И. М. Диков утвердил.

Так общими усилиями, казалось бы, знающих и уважаемых специалистов было провалено очередное очевидное в своей правоте предложение флота по учету боевого опыта только что минувшей войны. Ведь члены МТК не могли не знать, что, ввиду незаконченности на кораблях многих работ, предлагаемые переделки сугубо местного значения никак не могли помешать боевой готовности кораблей, так же как и последующая установка заказанных орудий на заранее подготовленные фундаменты. Все это не составляло никаких проблем, например, при уже упоминавшемся усилении вооружения владивостокских крейсеров за счет пушек крейсеров черноморских.

Убивающая самый дух творчества откровенная апатия и леность мысли, с новой силой охватившие государственный аппарат в условиях сгустившейся над страной политической реакции, — только этим можно объяснить произошедшее при достройке „Кагула" и „Памяти Меркурия" и еще предстоявшие в отношении других кораблей столь же безответственные решения.

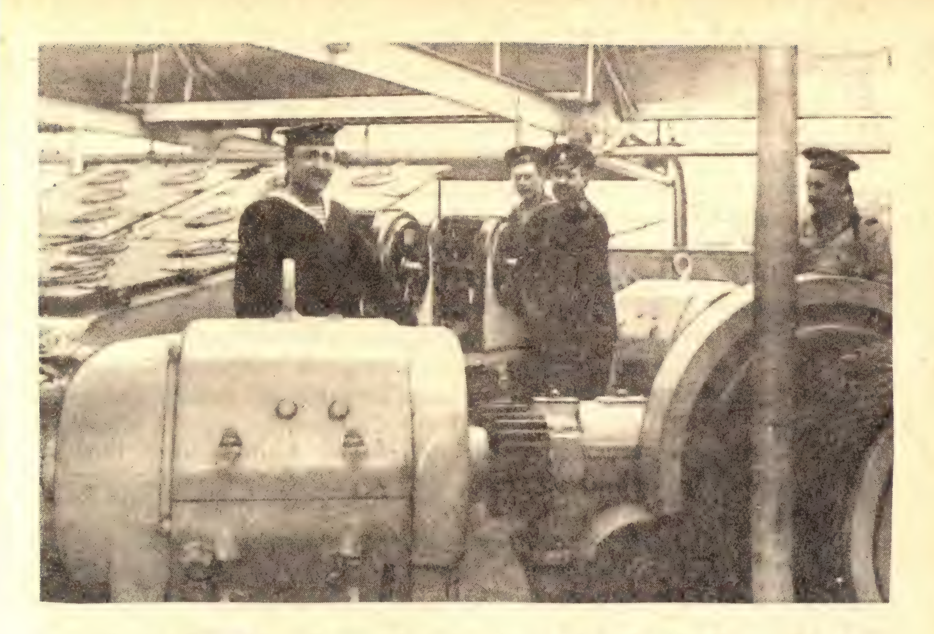
Усилия патриотов флота, стремившихся к его обновлению, неизменно натыкались на стену равнодушия. Это вызывало их справедливое негодование; все чаще они апеллировали к общественному мнению, выступая с обвинительными статьями и брошюрами. В литературе, на краткое время вырвавшейся тогда из-под цензурного гнета, остались, действительно, написанные кровью сердца слова беспощадного разоблачения сковавшей страну рутины, царившего в ней режима протекции, карьеризма и корыстолюбия. Именно так писали воевавший на полях Манчжурии генерал В. И. Мартынов и прошедший через сражения в Желтом море и Цусимском проливе капитан 2 ранга В. И. Семенов — автор многократно переиздававшейся знаменитой „Расплаты" и небольшой, но очень горькой книжки „Флот и Морское ведомство до Цусимы и после" (1911 г.). О том же писал и прежний командир „Олега" Л. Ф. Добротворский.

Но писали не только участники войны. Писали, как мы сейчас увидим, и обосновавшиеся под адмиралтейским шпицем бюрократы.

§ 35. МОРСКОЙ МИНИСТР НЕДОВОЛЕН

Достройка „Кагула" и „Памяти Меркурия" с предельной наглядностью показала, как несмотря на все усилия строителя, организационные неурядицы неумолимо отодвигали срок готовности кораблей. Количество и серьезность всевозможных „сбоев" и срывов определялись общей культурой производства и уровнем производственных отношений, которые, в свою очередь, не могли не зависеть от социально-экономических условий и в конечном счете — от политического режима. И нельзя не удивляться той наивности, с какой, несмотря на только что пережитые позор Цусимы и потрясения первой русской революции, деятели тогдашнего флота и судостроения объясняли постоянные задержки в ходе постройки кораблей. Они считали, например, что затянувшаяся достройка черноморских крейсеров происходит от двух простых причин: „неустройства мастерских" и „нераспорядительности подлежащего начальства и прочих портовых служащих".

Именно этими словами докладывал министру в июле 1906 г. о постройке „Кагула" председатель „совещания инспектирующих". Этим председателем был адмирал В. П. Верховский — тот самый, который в должности начальника ГУКиС готовил флот для Цусимы, а теперь, оказывается, был занят оздоровлением судостроения, точно так же, как адмирал З. П. Рожественский, погубивший флот в Цусиме, занимался теперь вопросами его воссоздания. Анализ поведения подобных деятелей мог бы открыть социологу удивительные по яркости аномалии: эти типичные представители режима при всей их административной незаурядности были поразительно невежественны социально. Быть еще в 1898 г. на посту командира Петербургского порта разоблаченным в качестве главного виновника деградации казенного судостроения в столице и после этого продолжать, подобно салтыковскому градоначальнику, твердить о чьей-то нераспорядительности — это ли не образчик того, как можно уметь ничему не научиться!.



На палубе „Кагула". У контроллера электролебедок. Под ростерными бимсами видны подвесные рельсы подачи боеприпасов. Фото из фондов ЦВММ.

Что же предлагали члены МТК, получившие задание министра А. А. Бирилева „изыскать и принять меры к отстранению препятствий постройки судов". Увы, ничего особенного. Весь их, без сомнения, богатый кораблестроительный опыт, лишь только дело дошло до необходимости его обобщения, как бы улетучился. Ведь будучи когда-то сами строителями кораблей, они не могли не знать, что быстрый спуск корабля на воду — еще не гарантия скорого вступления его в строй: николаевский крейсер был спущен на воду раньше „Кагула" и „Олега", но тем не менее, отстал от них.

Тот же С. К. Ратник, долгое время бывший начальником Балтийского завода, прекрасно знал, какую важную роль играет достроечный период и влияющая на его продолжительность организация контрагентских поставок. Теперь, сделавшись главным инспектором кораблестроения, он в своем докладе министру в основном напирал на быстроту спуска на воду строившихся лично им в том же Николаеве броненосцев „Двенадцать апостолов" и „Три святителя". Это должно было опровергнуть довод о „неустройстве мастерских" в качестве причины медленности работ. Корень зла, по мнению С. К. Ратника, был в „перемене строительной деятельности Николаевского порта с переселением оттуда в Севастополь главного командира с главными техниками и главным бухгалтером". Он ссылался также на недостаток полномочий, связанность действий и нерешительность оставшегося в Николаеве начальства, из-за чего ход дел начал тормозиться длительной канцелярской перепиской, „не всегда вразумительной в мелочах". А отсюда — и пагубный для судостроения общий упадок энергии.

Недалеко ушел в обобщении печального опыта тогдашнего судостроения и П. Е. Черниговский, имевший полную возможность сопоставить преимущества высокоорганизованного частного предприятия (во время наблюдения за постройкой в Америке „Варяга") со всеми бедами казенного судостроения отсталой России (лишь недавно он оставил должность главного корабельного инженера Севастопольского порта). Корень зла в задержках постройки николаевского крейсера он видел отнюдь не в недостатках системы, а в неудачном подборе строителей — сначала И. О. Гайдамовича, „человека хотя и знающего, но болезненного", а затем В. А. Лютера, назначенного на должность вопреки протестам МТК. „Человек хотя и с большими способностями и большой энергиею", В. А. Лютер, однако, считался не имеющим большого опыта, так как в корпус корабельных инженеров (после 10 лет службы инженер-механиком — Р. М.) перешел только в 1902 г., имея за плечами кораблестроительную практику лишь в Петербургском порту с июня 1900 г. при постройке броненосца „Орел", а затем в качестве помощника строителя „Кагула".

Вряд ли справедлив этот окрашенный кастовой предвзятостью отзыв. Энергия и способности — гарантия быстрого освоения любой смежной профессии, тем более в должности строителя уже спущенного на воду корабля. Претензии к В. А. Лютеру явно неосновательны. Гораздо важнее — замечания об исключительных условиях, в которых протекает судостроение в Николаеве и Севастополе. Удаленность от столицы, где сосредоточены наиболее опытные технические силы, и невнимание членов МТК, вовсе не посещающих эти порты, заставляют черноморских инженеров работать излишне самостоятельно, затрачивая много времени на получение сведений, давно уже имеющихся „на севере". Из-за этого, — делал не вполне справедливый вывод П. Е. Черниговский — инженеры черноморского флота быстро отстают от своих товарищей, служащих в Петербурге. Тем не менее никаких предложений об исправлении такого порядка, хотя бы, например, о предоставлении черноморцам прав действующего в Петербурге Положения о новом судостроении, объяснения П. Е. Черниговского не содержали. К ним без комментариев присоединялись расписавшиеся на записке Н. Е. Титов, Н. В. Долгоруков, Я. Д. Левицкий и другие члены МТК.

Иными, более глубокими, чем выводы верхов, были мнения самих черноморцев.

Сохранившиеся в архиве объяснения В. И. Киприановича и А. А. Баженова охватывали все стороны прошедшей перед нами картины постройки и восстановления „Очакова". Вскрыты были и фатальная необеспеченность проектной документацией уже строившегося корабля, и отсутствие централизации в разработке чертежей, отчего однотипные корабли оказывались похожими только внешне. Отмечались и поглощавшая массу времени многоступенчатость рассмотрения чертежей, и создававшее хаос отсутствие общих норм и правил проектирования, и зачаточное состояние стандартизации и унификации. Постоянные задержки вызывали донельзя бюрократическая процедура оформления любых заказов (оформление покупки водопроводного крана могло

отнимать недели, а то и месяцы), раздробление заказов между разными поставщиками (пример — заказы динамомашин и рулевого устройства), неуемное стремление портовых контор к дешевизне заказа в ущерб его качеству и особенно срокам выполнения (множество избранных таким путем недобросовестных контрагентов „страшно задерживают" постройку, — подчеркивал А. А. Баженов).

Оба инженера хорошо сознавали эти общие беды сложившейся в кораблестроении системы. Постоянно перегруженные писанием бумаг (вспомним 4000 отношений из-под пера Н. И. Янковского!), задавленные гнетом многоступенчатой канцелярской субординации и бюрократической обрядностью заказов, инженеры не имели никаких возможностей для всестороннего развития „своих практических познаний и способностей". Крайне полезной была бы организация творческих объединений инженеров, постоянная информация их о деятельности МТК, издание специального журнала и систематическое изучение мирового опыта судостроения путем периодических заграничных командировок.

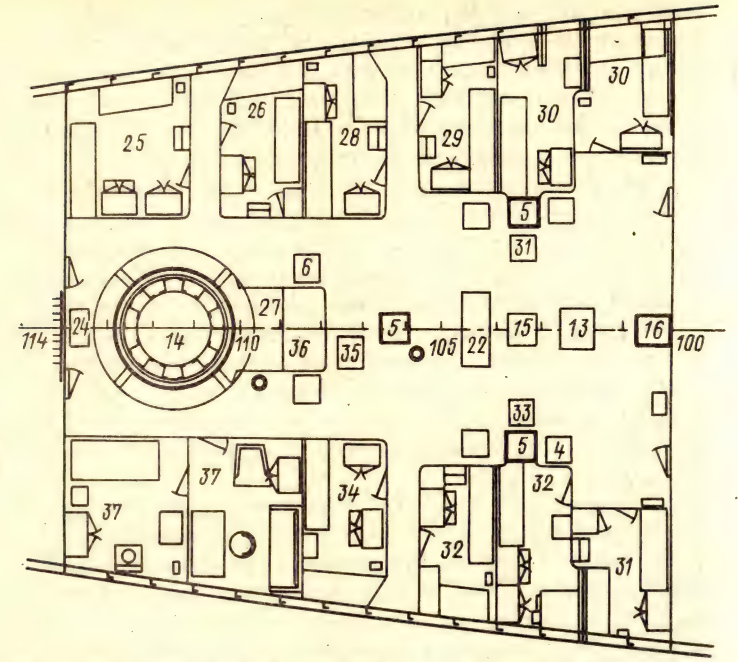
Осуществление всех этих мер и решительное устранение названных недостатков могли бы, по мнению В. И. Киприановича и А. А. Баженова, существенно ускорить постройку отечественных кораблей и поднять качество работ.[1] Увы, осуществление большинства предложенных мер означало бы серьезную деформацию порядков самодержавно-бюрократического режима с его культом мелочной отчетности и жесткой неповоротливой централизацией. Ничего не в силах был сделать, да, вероятнее всего, и не представлял как за это взяться, и сам А. А. Бирилев, первым занявший вновь учрежденную должность морского министра. Призванный реформировать министерство, он, как верный слуга царизма, подобно Г. П. Чухнину, направил свои основные усилия в иную сторону. Достаточно напомнить о его репрессиях против офицерского состава и матросов отряда контр-адмирала Н. И. Небогатова: все они, даже раненые и героически сражавшиеся, были без следствия и даже до возвращения на родину лишены воинских званий, исключены из службы и отданы под суд за то, что составляли экипажи кораблей, командиры которых сдали их в плен. Довольно конвульсивной была его деятельность в области кораблестроения. Не сумев организовать в министерстве разработку единой кораблестроительной программы и уже тем самым предрешив провал первых планов восстановления флота[2], Бирилев не проявил государственной мудрости и при рассмотрении причин задержки достройки черноморских крейсеров и броненосцев.

Вопрос о задержках возник снова по докладу Н. И. Скрыдлова морскому министру 14 октября 1906 г. Ход достройки этих кораблей (о разгроме „Очакова" карателями стыдливо умалчивалось) „нельзя

---

[1] ЦГА ВМФ. ф. 920, оп. 14, д. 221, лл. 40—43

[2] Совет государственной обороны даже отказался рассматривать представленные А. А. Бирилевым два несогласованных между собой проекта новой программы судостроения, разработанных по заданию министра двумя штабами — Главным морским (ГМШ) и только что учрежденным Морским генеральным (МГШ).

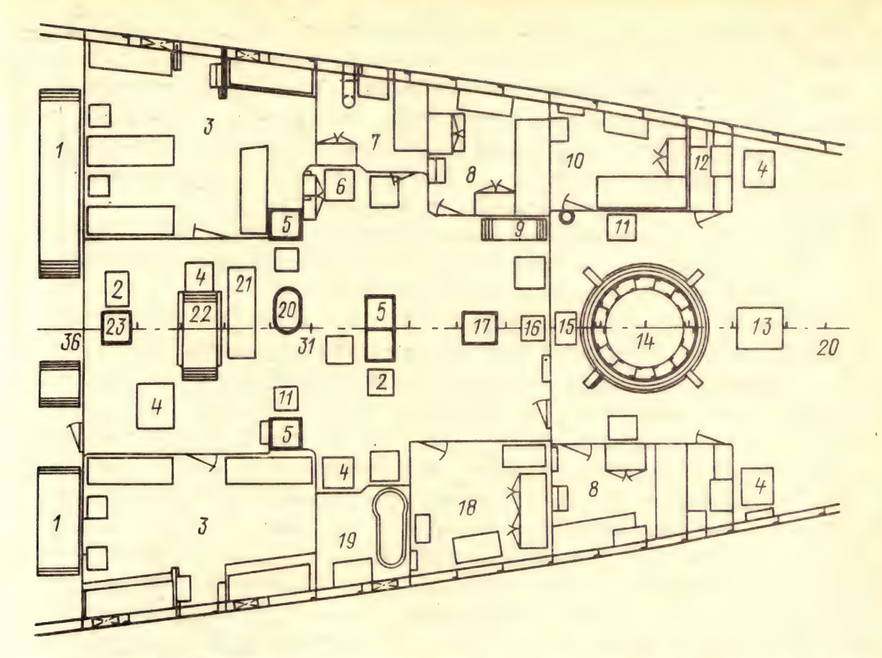


Расположение некоторых помещений, погребов и шахт подачи боеприпасов
20—36 (справа) и в районе

1 — рундук для больших чемоданов; *2* — люк ручной подачи 75-мм патронов;
152-мм боеприпасов; *6* — люк в винный погреб; *7* — каюта фельдшера; *8* —
боцмана; *11* — люк схода и ручной подачи 152-мм патронов; *12* — каюта унтер-
башни 152-мм орудий; *15* — люк в карцер; *16* — люк схода и ручной подачи
18 — аптека; *19* — ванная и санузел; *20* — броневая труба защиты кабелей и
трап на верхнюю палубу; *23* — шахта элеватора подачи 75-мм патронов; *24* —
26 — каюта минного механика; *27* — фотолаборатория; *28* — каюта младшего
и кабинет старшего механика; *31* — каюта священника; *32* — каюта офицера;
ра; *35* — люк в погреб 75-мм патронов; *36* — помещение

назвать успешным", — писал Н. И. Скрыдлов. — И если порт, уже пять лет продолжая строить „Кагул", обещает зависящие от него работы (как и Николаевский завод — механизмы) завершить ко второй половине ноября, то в вопросах артиллерийского и минного вооружения все еще нет ясности. Сроки получения орудий, неоднократно откладывавшиеся, опять срываются, состав вооружения МТК еще не определен полностью, в связи с чем отложена и прокладка кабелей системы управления артиллерийским огнем. Нет еще паровых катеров, не готовы к сдаче, хотя уже и установлены на корабле, динамомашины. Задержками грозит и решение МТК об установке на корабле мощной радиостанции с бронированной рубкой для нее.

Еще более обширным был в докладе перечень задержек по броненосцу „Иоанн Златоуст", претерпевшему, вместе с „Евстафием", почти такие же кардинальные изменения по опыту войны, как и строившиеся



на крейсере „Память Меркурия": на жилой палубе в р-не шп. шп. 100—114 (слева).

3 — лазарет; *4* — люк в кладовую запасов; *5* — шахта элеватора подачи каюта кондуктора; *9* — рундук для малых чемоданов; *10* — каюта офицера; *13* — люк в помещение динамомашин; *14* — подачная труба мелких патронов; *17* — шахта элеваторов подачи 47-мм патронов; приводов из боевой рубки; *21* — люк для передачи раненых; *22* — люк в подбашенное отделение; *25* — каюта трюмного механика; артиллерийского офицера; *29* — каюта младшего врача; *30* — спальня 33 — люк в погреб 152-мм боеприпасов; *34* — каюта младшего минехронометров; *37* — кабинет и спальня старшего офицера.

в Петербурге корабли типа „Андрей Первозванный".[1] Учитывая полученное в августе 1906 г. указание министра о необходимости скорейшего усиления флота этим новым броненосцем, капитан над Севастопольским портом предлагал ряд организационных мер, перекликавшихся с мнениями В. И. Кироиановича и А. А. Баженова. Так, предполагалось для решения части вопросов на месте создать оперативную группу из числа специалистов-судостроителей и офицеров корабля, усилить станочный парк Лазаревского адмиралтейства и непременно добиться распространения петербургских правил о новом судостроении на работы в Николаеве и Севастополе (пока же для улучшения материального положения инженеров приходилось по совместительству назначать их в приемные комиссии порта, что отвлекало их от основной работы).

[1] В числе изменений — замена части 152-мм орудий на 203-мм, совершенствование систем бронирования и непотопляемости, средств связи и управления.

Важным средством ускорения дела главный командир считал искоренение установившейся практики бесконечных изменений проекта с непрекращающимися переделками чертежей. Для скорейшего решения накопившихся вопросов флот предлагал немедленно командировать в Петербург строителя и командира броненосца, увеличить состав корабельных инженеров на постройке и (наконец-то — признание их важной роли! — Р. М.) не менять их до полного окончания работ.

Нужные и полезные все эти меры (очевидно, распространенные и на достройку „Кагула") не затрагивали коренных пороков казенного судостроения, оставались все же лишь паллиативом.

Все те же вопросы 23 октября 1906 г. обсуждались на совместном заседании кораблестроительного и артиллерийского отделов МТК с участием директора Металлического завода Лесенко и начальника Обуховского завода полковника М. З. Шеманова. По документам этого заседания относительно артиллерии „Кагула" можно понять, что МТК никак не считал себя причастным к задержке в получении орудий. Их неоднократно по приказаниям министерства и распоряжениям ГУКиС передавали на спешно вооружавшиеся корабли Балтийского флота и на владивостокские крейсера. Заказанные же взамен отданных новые 75-мм пушки задерживаются из-за необходимости их первоочередной поставки для крейсера „Адмирал Макаров" и строящихся в Германии миноносцев. 152-мм пушки при особой необходимости можно было бы отправить сразу, но, видимо, сначала следует выполнить на них усовершенствования по опыту войны: изготовить более прочные подъемные дуги и установить механизмы раздельного наведения. Первые орудия завод начнет отправлять с ноября; башенные пушки уже давно отправлены, а башни готовятся к испытаниям.

Что касается пополнения станочного парка в адмиралтействах, то дело это, как было объяснено министру, и вовсе от МТК не зависит. Кредиты, запрошенные Николаевским и Севастопольским портами, при обсуждении проекта сметы были урезаны министерством почти наполовину, а представители государственного контроля и министерства финансов требовали и вовсе их вычеркнуть. В конце концов остановились на минимальных суммах, без которых работы портов могли остановиться: Николаев вместо запрашивавшихся 400 тыс. получал 75 тыс. руб., а Севастополь — вместо 200 тыс. только 59,5 тыс. руб.

Предлагаемое распространение столичных правил нового судостроения на южные адмиралтейства предусматривалось МТК еще по журналу от 10 января 1905 г. Тогда же для привлечения в кораблестроение лучших технических сил, учитывая, что условия службы корабельных инженеров в портах и даже в центральных учреждениях несравненно хуже, чем у офицеров флота и в некоторых других отраслях техники, МТК и сам выдвинул два предложения. Во-первых, устранить „двусмысленное положение корабельных инженеров на службе и в обществе" и вернуть им отнятые реформой о „морском цензе" военные чины, а во-вторых, принять меры к повышению уровня образования корабельных инженеров „в научном и прикладном отношениях". Одновременно для исполнительных работ на заводах и верфях предлагалось создать

институт судостроительных техников — специалистов со средним техническим образованием. Но министр, как известно, отклонил все эти разумные предложения краткой резолюцией: „Придется с этим вопросом обождать".

Регулярные командировки в МТК строителей и командиров, безусловно, полезны. Следовало бы, — считал МТК, — назначать такие командировки не реже двух раз в год, чтобы строители и их помощники, приезжая в Петербург, могли знакомиться „с новейшими постройками" и получать необходимые указания в МТК. Необходимость и этого шага, способствовавшего бы изучению и распространению передового опыта, вызвала возражение министра: „Правильнее ездить для наблюдения и указаний инспекторам кораблестроения, которые могут решать вопросы на месте," — начертал он на полях журнала.

В заключение в журнале говорилось, что пополнение „крайнего недостатка корабельных инженеров", многие вакансии которых остаются незанятыми, и повышение уровня их технических навыков в полной мере будут возможны при осуществлении предложений особой комиссии по реорганизации технической части во флоте, о результатах которой министр своей резолюцией от 7 марта 1906 г. приказал доложить Адмиралтейств-совету.

Велико было негодование А. А. Бирилева, которому вместо энергичных заверений и гарантий наискорейшего окончания постройки кораблей предъявили столько жалоб и претензий, обличающих и его, министра, собственную нераспорядительность. „Изумительный документ, и ведь можно же серьезно писать такие вещи! „Кагул" строится уже пять лет, а всего простроится семь лет, т. е. явится в линию уже устаревшим судном. И все правы, и все действовали и честно, и старательно, и своевременно. Нет, в канцелярской бумажной России ничего толкового сделать нельзя!" — такое в сердцах вырвалось у самого министра.

Спустя две недели министр добавил: „Итак, „Кагул" строится пять лет и, видимо, учреждения Морского ведомства полагают растянуть это дело еще на два года и все это правильно, все на законном основании, все оправдано ловко подтасованными документами, и именно так и следует. О боже правый, и никого ты не убил гневом своим! Стоило ли писать такой длинный журнал и вложить в эту работу так много истинно бюрократического таланта, чтобы оправдать мерзейшую невнимательность и халатность. Что было бы, если весь труд, вложенный в составление журнала, был бы вложен в живое дело? — На „Кагуле" уже давно бы развевался андреевский флаг"[1].

„Решительно и настоятельно" министр потребовал представить ему перечень мер, которые необходимо экстренно принять, чтобы „Кагул" „в совершенно готовом виде" был готов к плаванию не позже весны 1908 г." Для разбора дел на месте, указаний и направления работ предлагалось срочно командировать на юг одного из инспекторов кораблестроения.

---

[1] ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 4, д. 890, л. 258.

Понятно, что подобные судорожные попытки ускорить дело без каких-либо серьезных преобразований и принципиальных перестроек мало чем могли помочь постройке кораблей, которая „силою вещей", как мудро заметил МТК, продолжала идти „обычным порядком".

§ 36. ДОСТРОЙКА НА ХОДУ

В ноябре 1908 г. в министерстве состоялось представительное совещание под председательством товарища министра контр-адмирала С. А. Воеводского. Обсуждался все тот же вопрос о готовности „судового состава Черноморского флота и Тихоокеанской флотилии". Для крейсера „Кагул" совершенная готовность была назначена к 1 мая 1909 г. Подтверждена была и необходимость уже выполнявшегося переоборудования крейсера для размещения начальника морских сил Черного моря и его штаба.

К 1 мая 1909 г. истек уже четырнадцатый месяц с того момента, когда готовность крейсера сравнялась с достигнутой на 15 ноября 1905 г. Но и теперь она не была „совершенной" и составляла 99,58%, увеличившись за год с небольшим всего на 2 %.

Подавляющее большинство „ предметов", предусмотренных стандартной формой очередной (№99) ежемесячной записи строителя о готовности корабля, были теперь установлены в полном комплекте, включая все 100 трапов, 22 водонепроницаемые двери, 66 тентовых и 400 леерных стоек, 168 бортовых и палубных иллюминаторов, 65 горловин второго дна, 19 светлых люков и т. д. и т. п. Отсутствовали лишь водоопреснители, радиостанция и пять шлюпок из требующихся десяти.

Оставалась незаконченной окончательная наладка кормовой башни. Еще не испытанными были подводные торпедные аппараты, главные механизмы и котлы крейсера. Не были сданы отделка кают, системы водопровода и парового отопления, некоторые детали оснастки рангоута, электрическое освещение. Хотя и незначительно — чуть более 3 т за месяц, но корабль продолжал еще „потреблять сталь": листовую, угловую, тавровую, коробчатую, полосовую, круглую...

На достройке крейсера трудилось около 1500 рабочих: слесари, плотники, котельщики и их подручные. Еще продолжали работать и кузнецы. Очисткой трюмов занималось 48 специально нанятых мальчиков. Многие отсеки, включая и погреба боеприпасов, оставались еще непроверенными на водонепроницаемость. Заделка различных отверстий после окончания затянувшихся работ по оборудованию и его переделкам, чеканка швов и подготовка отсеков к испытаниям продолжались до самого конца года. Много внимания отнимала вновь устанавливаемая по всему кораблю металлическая мебель вместо деревянной — одно из немногих доведенных до внедрения в жизнь усовершенствований, вызванных уроками боевого опыта.

К лету 1909 г. — без малого через семь лет после торжественного спуска на воду и через четыре года после расстрела — крейсер „Кагул", наконец, обрел жизнь. 10 июня корабль официально вступил в кампанию

и впервые поднял вымпел, а на следующий день вышел в море для испытания восстановленной артиллерии и заново переделанной кормовой башни.

Испытания проводились четыре дня комиссией под председательством нового командира крейсера — капитана 1 ранга В. А. Гроссмана (в Цусимском бою он был старшим офицером героически сражавшегося и погибшего крейсера „Адмирал Нахимов"). Членами комиссии были старший офицер крейсера капитан 2 ранга В. В. Степанов (в такой же должности старшего офицера он участвовал в бою на „Варяге") и корабельные офицеры-специалисты. В испытаниях участвовали главный минер Севастопольского порта капитан 2 ранга М. Б. Щиголев, электротехник порта подполковник В. Н. Шереметев, и. д. главного артиллериста порта подполковник Н. Д. Паршинцов, строитель крейсера подполковник А. А. Баженов, представители Металлического завода монтер П. Хякли и электротехник В. Федоров и представитель государственного контроля — помощник ревизора Замфиров.

Вооружение крейсера к этому времени состояло из 12 152-мм, 12 75-мм орудий и 5 трехлинейных пулеметов.

При этом 4 152-мм орудия Обуховского завода располагались в двух — носовой и кормовой — башенных установках системы петербургского Металлического завода, изготовленных этим предприятием совместно с Обуховским заводом. Сданные в казну еще в 1905 г., они после разгрома крейсера исправлялись заводом: кормовая — капитально ремонтировалась в Петербурге, носовая — перебиралась на крейсере. В носовой башне был дополнительно установлен реостат генератора горизонтального наведения, но рекомендацию комиссии об установке такого же реостата в кормовой башне МТК не поддержал (значительно больший эффект обеспечили вводимые на кораблях муфты Дженни).

Четыре другие 152-мм пушки Обуховского завода размещались по одной в четырех отдельных бронированных бортовых казематах на станках системы Канэ с башенноподобными щитами, а остальные 4 — на спонсонах верхней палубы в средней части крейсера имели обыкновенные щиты[1].

Пушки калибра 75 мм (11 — производства Обуховского завода, 1 — Пермского орудийного) устанавливались на станках А. П. Меллера.

Бортовые и казематные орудия и станки 152- и 75-мм калибров исправлялись на Обуховском заводе. Для бортовых 152-мм пушек при этом был увеличен до 20° угол возвышения и устранена замеченная при испытаниях 1905 г. возможность их удара о палубу при откате.

Башенные и все 75-мм орудия имели оптические прицелы Обуховского завода образца 1906 г. Все бортовые орудия были снабжены

---

[1] Орудийная установка образца 1891 г. на центральном штыре имела вес со щитом 13,2 т (в том числе вес ствола длиной 45 калибров — 5,8 т, станка — 5,4 т). При угле возвышения 15° дальность стрельбы стандартными снарядами весом 41,5 кг составляла 9,8 км, максимальная — 11 км.

Орудия калибра 75 мм имели вес 2 т. При угле возвышения 15° дальность стрельбы снарядами весом по 4,9 кг составляла 7 км (максимальная — 7,8 км).

кронштейнами для установки прицелов образца 1907 г., но сами прицелы имелись только на трех пушках, остальные еще только высылались с Обуховского завода. Не были установлены и щиты бортовых орудий с уже сделанными вырезами для новых прицелов.

Дальномеры, также еще не полученные, предполагалось устанавливать: один — с базой 1,37 м — в боевой рубке и второй — с базой 2,74 м — на крыше боевой рубки.

Погрузка боеприпасов на крейсер осуществлялась личным составом с палубы портовой баржи на беседки на верхней палубе — для бортовых орудий и через передаточные порты в борту — для башенных. Сразу же выявилась необходимость более частой установки подвесок рельсовых путей на верхней палубе и к орудиям: при сосредоточении в одном месте уже трех беседок со снарядами рельсы прогибались так, что их концы не совпадали с поворотными кругами.

В остальном все соответствовало техническим требованиям. Комиссия скрупулезно проверяла параллельность осей башенных орудий, согласование между собой углов возвышения орудий при залповом наведении башен и вручную, точность наведения башни толчками („пунктированием") и т. д. Поворот башни на 240° при помощи электропривода выполнялся за 40 сек., с наименьшей возможной скоростью — за 8 мин. 14 сек., вручную (четыре человека без смены) — за 3 мин. 12 сек.

От начала заряжания нории до подачи первого патрона в башню проходила 1 мин. 20 сек.; каждый следующий патрон подавался через 9 сек. При действии вручную это время увеличивалось соответственно в пять и восемь раз. Для кормовой башни подача каждого следующего



Крейсер „Кагул" возвращается с моря. На заднем плане видна Константиновская батарея.

патрона при работе вручную оказывалась, видимо, из-за разбросанности погребов в шесть раз медленнее, чем для носовой.

Стрельба из башенных орудий — по два выстрела практическими зарядами и 5 залпов боевыми прежними „доцусимскими" (41,5 кг) снарядами — никаких деформаций установок не вызвала.

Успешно выдержали по четыре испытательных выстрела с углами возвышения 0°, 20° и углом снижения 5° и остальные 152-мм орудия (заводские номера 490, 474, 489, 473, 484, 487, 469, 470) и все 75-мм орудия, из которых стреляли с углами возвышения 0°, 15° и углом снижения 10°.

В июле и октябре 1909 г. проводились испытания стрельбой (на якоре и на ходу) из левого подводного минного поршневого аппарата, установленного Металлическим заводом. При давлении воздуха 28 атм торпеду выстреливали благополучно даже при 18-узловой скорости крейсера.

Опыт начатых с августа плаваний в составе Черноморского отряда[1] выявил настоятельную необходимость замены крайне трудно проворачивавшейся системы валиковых приводов к золотнику рулевой паровой машины гидравлическим приводом (телемотором).

Было признано необходимым сгруппировать все приборы в боевой рубке в соответствии с размещением офицеров в бою: приборы управления машинами и рупоры переговорных труб — на месте расположения командира корабля в диаметральной полоскости; для офицера, управляющего огнем, — по траверзу. Туда же, но так, чтобы не мешал артиллеристу, переносился и минный прицел. Кронштейны и тумбы этого прицела должны были обеспечить легкость его снятия и установки, а при снятом прицеле не должны были занимать прорези рубки, чтобы не мешать движению дальномера, ходящему в рубке по круговому погону. Новое место — вблизи входа в рубку — назначалось и для телефона. Начальник морских сил Черного моря контр-адмирал И. Ф. Бострем[2] одобрил предложенные комиссией принципы планировки боевой рубки и разработанную ею схему размещения приборов, но вместо запроектированного крепления минного прицела и прибора Ивкова непосредственно к броне (забытый урок Г. П. Чухнина!) приказал установить их на внутреннюю рубашку брони, чтобы

---

[1] Черноморский отряд — с 1908 г. постоянное соединение основных сил флота, образованное вместо ранее формировавшейся на каждое лето „сезонной" Практической эскадры.

[2] Слывший на флоте большим англоманом И. Ф. Бострем, занимавший в 1901—1905 гг. должность военно-морского агента (атташе) в Англии, а в 1905—1906 гг. командовавший „Богатырем", стремился ввести в практику русского флота богатый опыт ведущей в те годы морской державы мира. Известны сыгравшие положительную роль при аварии в Бискайском заливе линейного корабля „Слава" организовывавшиеся им учебные буксировки друг друга в море кораблями Балтийского отряда. Этим первым после русско-японской войны новым формированием флота для заграничных учебных плаваний с корабельными гардемаринами И. Ф. Бострем командовал в 1906—1907 гг. Затем он был товарищем (заместителем) морского министра, в 1908 г. стал начальником морских сил Черного моря.

приборы не страдали от ударов снарядов о броню. Он же предложил заменить на „Кагуле" его традиционные высокие вентиляционные раструбы низкими и более компактными грибовидными, какие Николаевский завод уже установил на „Памяти Меркурия".

Исполнявший должность председателя МТК генерал-майор А. Н. Крылов[1] согласился с этим предложением И. Ф. Бострема. Действительно, при наличии искусственной тяги применение раструбов, загромождавших палубы, создававших на ходу лишнее сопротивление, усиливавших размахи качки и служивших лишней целью для вражеских снарядов, было явным анахронизмом[2]. По рекомендации механического отдела МТК решено было по примеру строившегося в Англии крейсера „Рюрик" принять конструкцию вентиляторов с откидывающимися крышками, которые в поднятом положении могли играть роль раструбов в случае повреждений вентиляторных машин. Для руководства в Севастополь отправили соответствующий чертеж „Рюрика".

В октябре 1909 г. перечень незаконченных работ, составленный командиром крейсера В. А. Гроссманом, составлял еще 30 пунктов. По всему кораблю оставались еще по-прежнему „незаклепанными" многие „ненужные дыры" в переборках; в ряде подпалубных помещений выявились протечки из-за плохой чеканки швов или конопатки (под кнехтами и киповыми планками). Не была принята электрическая проводка по кораблю, отсутствовал гидравлический привод (телемотор) рулевого управления, не законченными оставались крепления в кладовых провизии и шкиперского снабжения, оборудование церкви и ряда помещений. В операционном пункте отсутствовала лебедка для спуска раненых. Негерметичными оказались втулки проводников в переборке котельного отделения, пропускавшие угольную пыль. Для защиты от масла, капавшего с проходившего через операционную валика рулевого привода, приходилось изобретать специальные „подвесные резервуары".

„Поторопить Севастопольский порт", — потребовал, ознакомившись с этой ведомостью, товарищ морского министра вице-адмирал И. К. Григорович. Однако в январе 1910 г. появился новый обширный перечень доделок и добавок, утвержденных МТК по акту комиссии, испытывавшей летом артиллерию крейсера. Среди них было усиление освещения

---

[1] Выдающийся ученый-кораблестроитель, профессор морской академии, в 1900—1908 гг. — заведующий первым отечественным опытовым судостроительным бассейном. В 1908 г. сменил С. К. Ратника в должности главного инспектора кораблестроения (начальника кораблестроительного отдела) МТК, а затем одновременно занимал должность председателя МТК. С 1910 г. — почетный член МТК, с 1912 г. — почетный сотрудник главного управления кораблестроения. Под руководством А. Н. Крылова началось создание флота по новым кораблестроительным программам и развернулась постройка кораблей, многие из которых в дальнейшем приняли участие в Великой Отечественной войне. С 1914 г. — член-корреспондент, с 1916 г. — действительный член Академии наук. Автор многих трудов по теории корабля, теории магнитных и гироскопических компасов, астрономии, артиллерии, механике, математике, истории науки, а также замечательных по яркости воспоминаний. Почетный член английского общества корабельных инженеров. Герой Социалистического труда, лауреат Государственной премии.

[2] Существенно важно было и меньшее заливание „грибков". — Примечание научн. редактора.

в подбашенных отделениях, добавочное гибкое соединение рупоров башенных командиров с рупором, идущим в центральный пост из каждой башни и т. д. Требовалось закончить освещение погребов и систему их затопления и вентиляции, подкрепить рельсовую подачу и т. д. По мнению нового начальника морских сил Черного моря вице-адмирала В. С. Сарнавского[1], выполнение всех оставшихся работ при правильной их организации уже не мешало крейсеру войти в строй действующего флота.

На зиму 1909–1910 гг. „Кагул" зачислили в вооруженный резерв, но справиться со всеми работами за зимние месяцы не успели. Несмотря на все подстегивания и требования, включая запрос генмора и телеграмму товарища морского министра, к 15 апреля 1910 г., когда крейсер вышел на рейд, оставались незаконченными такие крупные работы, как установка металлической мебели, так и не полученной еще с Николаевского судостроительного завода, и монтаж телемотора, еще только ожидавшегося с Ижорского завода. Планировавшаяся портом замена раструбов вентиляции котельных отделений и не начиналась — на нее еще требовалось изыскать 2500 руб.

Задерживали выполнение незавершенных портовых работ и участившиеся выходы крейсера в море. Фактически в кампанию 1910 г. „Кагул" начал выполнять программу боевой подготовки в составе действующего флота. Из-за этого, ввиду наличия боеприпасов в погребах, задерживалось выполнение потребовавшейся в 1910 г. новой работы по устройству ручной подачи патронов и погрузки снарядов в подбашенные и ряд других погребов. Из-за редких теперь заходов крейсера в Корабельную бухту затягивалась замена деревянной мебели металлической. Урывками велись работы по проверке водонепроницаемости погребов с заделкой остававшихся отверстий (это делали двое рабочих, доставлявшихся, да и то не каждый день, на крейсер при его стоянке на рейде), улучшению вентиляции центрального поста и т. д.

До конца года так и не нашлось средств на проводку переговорных труб из центрального поста к трансформаторной станции и сети переговорных труб у орудий, на оборудование погреба дымного пороха и замену вентиляторных раструбов. Порту отказали в кредитах на все эти новые работы, приходилось выкраивать деньги из сметы на текущий ремонт флота. (По этой же причине на „Памяти Меркурия" оставалась неисправленной элеваторная и рельсовая подача, имевшая тот же дефект, что и на „Кагуле".)

В сентябре 1910 г. на „Кагуле" успешно провели испытания рулевого электрического устройства фирмы „Дюфлон", того самого, что заказывалось Николаевским портом еще к 1905 г. Попытки его усовершенствования минным офицером крейсера лейтенантом Л. И. Бошняком завод отклонил, не желая идти на риск перекладки заново (спустя пять лет после установки) пятижильных освинцованных кабелей и опа-

---

[1] В 1902—1903 гг. — командир крейсера „Память Меркурия", в 1903—1904 гг. — броненосца „Три святителя", в 1904 г. — крейсера „Паллада" (в Порт-Артуре). В 1907—1908 гг. — начальник штаба Черноморского флота. В 1908 г. сменил И. Ф. Бострема, назначенного главным командиром Севастопольского порта.

саясь за надежность их сращивания. Впрочем, как отвечали из МТК, необходимость предлагаемых усовершенствований отпадает при применении устанавливаемой на всех кораблях системы Федорицкого-Вольта, уже успешно испытанной на крейсере „Память Меркурия''. При этой системе в румпельном отделении устанавливается только „герметически укупоренный мотор'', который может работать даже при затоплении отсека; все же остальные приборы и аппаратуру можно устанавливать в отсеках, где за ними удобнее наблюдать, лучше всего — в помещении динамомашин.

Порт уже неоднократно докладывал в Петербург, что все остающиеся мелкие недоделки не препятствуют зачислению „Кагула'' в состав Действующего флота, но командование флота и морской генеральный штаб, зная по опыту, как трудно добиваться от порта выполнения работ после приемки корабля, настаивали на обеспечении полной его готовности.

Каждый новый поход выявлял необходимость все новых мелких исправлений. Требовали замены или установки вновь сорванные талрепы, разбитые или поломанные стопора, дверные крючки, стекла (например, в адмиральской рубке), решетки (например, на люк подводного аппарата), леера, площадка на корме для установки лота Томпсона, переговорные трубы и т. д. и т. п. В августе и сентябре после очередных стрельб потребовался ремонт в адмиральской рубке, погнулись (может быть, и от вибрации на больших скоростях) кницы под броневой палубой в кормовом отделении; во время штормового перехода из Керчи в Николаев сорвало вентиляционный раструб...

В декабре 1910 г. крейсер, оставаясь в полной боевой готовности, перешел в Корабельную бухту для окончания всех остававшихся незавершенными и накопленных за время плавания работ. Первоочередной из них было обеспечение водонепроницаемости погребов и центрального поста с проверкой их наливом воды и окончательная окраска трюмов. Для целей светомаскировки спешно изготовлялись боевые крышки на четыре больших окна радиорубки, в конце концов оказавшейся на верхней палубе и вовсе не бронированной, как это собирались сделать при А. А. Бирилеве. Так и невыполненной оставалась трудоемкая работа по теплоизоляции ряда жилых и служебных помещений, таких, как кладовые, бани, мастерские, канцелярия, матросская читальня. Отпотевание и даже иней на наружной обшивке в зимнее время вызывали здесь вредную и для экипажа, и для корпуса сырость. Настоятельно требовались предлагавшиеся еще командиром „Олега'' механические винтовые приводы с маховиками для поворачивания вручную баркасных и катерных шлюпбалок вместо унаследованных еще от парусного флота бакштагов.

Новыми требованиями боевой подготовки и устанавливавшейся практики зимних плаваний диктовалось проведение парового отопления в командирскую ходовую, штурманскую, адмиральскую и боевую рубки, помещения казематов. Явно необходимы были и шпигаты на жилой палубе; без них масса воды, скапливавшейся при тушении пожаров, могла бы создать угрозу остойчивости корабля. На очереди были все еще не выполненная замена вентиляционных раструбов и разделение

схемы соединения дальномерных станций с боевой рубкой на каждый борт.

По механизмам и минной части новых работ уже не требовалось. Здесь оставалось лишь преодолеть сохранившуюся с довоенных времен инерцию недоверия к электрическим рулевым приводам. Иные командиры, имевшие, благодаря дублированию приводов, оба варианта, пользовались только привычным паровым. Так было и на „Кагуле". Из-за такого пристрастия к старине командира корабля В. А. Гроссмана до декабря 1910 г. задерживалась установка рулевого телемотора. Для введения его в схему приводов управления дифференциальным золотником паровой рулевой машины требовалось разобрать действовавшие ручной (валиковый) и электрический приводы. И хотя в действии оставался бы чисто электрический привод, управлявший рулем непосредственно — без паровой машины, командир под предлогом сохранения боевой готовности не соглашался даже на временный вывод парового привода из строя. Приходилось переделывать проект, чтобы можно было установить телемотор, не разбирая валикового привода.

Одновременно с завершением отделочно-достроечных работ заканчивалась и отработка комплекта отчетной документации — как тогда говорили, „верных с делом", т. е. откорректированных с учетом всех фактических изменений, чертежей, технических условий на поставку и формуляров основных частей вооружения, механизмов, систем и устройств. Сюда же входили и журнал испытаний водонепроницаемости отсеков и комплект главнейших кораблестроительных расчетов.

На „Кагуле" по ведомости, разработанной кораблестроительной чертежной порта под руководством поручика А. С. Арсени, значилось 179 водонепроницаемых отсеков. По этим данным составлялись (по методу А. Н. Крылова) таблицы непотопляемости, показывающие изменение посадки и запаса остойчивости корабля при затоплении той или иной группы отсеков.

В мае 1909 г. главному инспектору кораблестроения А. Н. Крылову были представлены расчеты метацентрической высоты и опытного определения положения центра тяжести однотипного крейсера „Память Меркурия". В „обыкновенных условиях готовности для плавания" — с большей частью (до 650 т) запасов угля, пресной воды (210 т), снабжения и боеприпасов при осадках носом 5,3 м и кормой 6,83 м водоизмещение крейсера составляло 7100 т, а метацентрическая высота — 0,91 м. Прием на верхнюю палубу 150 мин заграждения уменьшал метацентрическую высоту до 0,86 м.

При „нормальной нагрузке" — с полными погребами, 720 т угля, 20 т котельной воды и полными запасами — снабжения — водоизмещение составляло 7170 т, а метацентрическая высота 0,87 м.

С максимальными запасами угля (1100 т) и котельной воды (90 т) водоизмещение доходило до 7600 т; осадка увеличивалась до 6.9 м, а метацентрическая высота уменьшалась до 0,84 м.

Примерно такими же характеристиками обладал и „Кагул", достроечная страда на котором завершалась буквально на ходу.

В ДНИ МИРА И ВОЙН

§ 37. „КАГУЛ" – В БРИГАДЕ ЛИНКОРОВ

Первые месяцы 1911 г. „Кагул", как и весь Черноморский флот, оставался в вооруженном резерве, завершая средствами порта и при участии экипажа все еще остававшиеся работы. Красили трюмы, цементировали предназначенные для запасов воды отсеки; в сухом доке очистили и окрасили подводную часть корпуса. Начали кампанию 7 апреля.

После отдельных выходов в море для определения и уничтожения девиации компасов, 16 апреля „Кагул" в составе эскадры отправился в поход к берегам Кавказа. В эту эскадру во главе с линкором[1] „Иоанн Златоуст" под флагом вице-адмирала В. С. Сарнавского входили также „Ростислав", „Память Меркурия", транспорт-мастерская „Кронштадт" и 5-й резервный дивизион миноносцев. Для восстановления командирами навыков управления корабли в дневное время выходили из строя и маневрировали самостоятельно. Из-за неопытности в значительной мере пополненных молодежью машинных команд скорость хода держали не более 10 уз.

Утром 18 апреля корабли отдали якоря вблизи живописно расположенного над морем монастыря Новый Афон. Начались рейдовые учения, поверки боевых расписаний, практика в стрельбе из учебных стволов[2]. Затем, как объяснял адмирал, из-за стачки сухумских торговцев мясом, резко взвинтивших цены, флот вынужден был перейти в Феодосию. Начали подготовку к артиллерийским и торпедным стрельбам. Стоит пояснить, что ограниченные возможности флота, совершенно лишенного средств для буксировки, ремонта и установки щитов, не позволяли ему отрываться от главной базы. Стрельбы проводили по щитам, доставлявшимся из Севастополя к Бельбеку. В ненастную погоду занимались эволюциями, необходимыми для бригадных стрельб.

---

[1] Линейными кораблями прежние эскадренные броненосцы стали называться по новой классификации 1907 г. „Кагул" из крейсера 1 ранга превратился просто в крейсер, в отличие от броненосных (имевших бортовую броню) крейсеров.

[2] Специально приспособленные стволы калибром 47 или 37 мм, вставлявшиеся внутрь канала ствола большего калибра. Это позволяло во время учебных занятий выполнять весь цикл операций, включая и выстрел, но при этом вместо дорогих 152—305-мм снарядов расходовать гораздо более дешевые снаряды малого калибра. Еще чаще стреляли ружейными патронами, для чего внутрь учебного ствола вставляли отрезок ствола винтовки Бердана или Мосина.

В конце мая „Кагул" отделился от эскадры для выполнения особого поручения — проведения ходовых испытаний по программе, составленной прибывшей из Петербурга комиссией. Ввиде пополнения флота все более быстроходными эскадренными миноносцами и линейными кораблями — дредноутами было необходимо выяснить влияние глубины на волновое сопротивление воды движению корабля и вызываемую мелководьем потерю скорости. Сопоставление результатов этого довольно дорогого натурного эксперимента с результатами испытаний модели того же крейсера в опытовом бассейне позволяло уточнить как методику испытаний моделей, так и методику проведения ходовых испытаний новых кораблей на мерной миле.

Инициатором испытаний был А. Н. Крылов. Руководил ими заведующий бассейном профессор морской академии полковник корпуса корабельных инженеров И. Г. Бубнов[1]. На мерных линиях у мыса Лукулл, вблизи Севастополя, на глубинах 10 и 30 морских саженей (18,3 и 54,9 м) „Кагул" совершал пробеги с одинаковыми скоростями 14, 18, 20 и 21 уз, во время которых измерялась фактическая мощность. Главная трудность состояла в обеспечении требуемой высокой точности измерения сравнительно мало отличавшихся (для большой и малой глубин) величин скорости корабля и мощности его механизмов. Случайные отклонения в замерах могли привести к грубым искажениям действительных результатов и свести на нет весь труд (и все расходы).

Обеспечивавшая максимальную точность постоянная запись установленных на цилиндры индикаторов была неосуществима, так как конструкция прибора не позволяла применять бумажные ленты большой (до 100 м) длины. Требовавшаяся при этом установка двух индикаторов на каждый цилиндр машин не допускалась их взаимным расположением. Много труда пришлось приложить И. Г. Бубнову и его помощнику С. В. Вяхиреву, чтобы разработать простую и надежную методику испытаний. Ведь даже кратковременные измерения индикаторами за время испытаний требовали ручного обмера (планиметрирования) около 100 тысяч диаграмм. Поэтому обмеры и последующие расчеты выполнялись только по специально отбиравшимся эталонным индикаторным диаграммам, что по оценке И. Г. Бубнова обеспечивало точность определения мощности до 1%. Большой проблемой была наладка работы самих индикаторов, конструкция которых также была усовершенствована. Частоту вращения коленчатых валов машин записывали на бумажную ленту хронографом Гиппа, ток в цепи которого замыкался при каждом обороте вала.

Время прохождения мерной мили определяли, ориентируясь по пяти створным знакам, установленным на берегу. Серьезным экзаменом стали испытания и для машинной команды, и для механизмов корабля. Иногда приходилось прерывать пробеги для устранения перегрева под-

---

[1] Крупнейший ученый-кораблестроитель, выдающийся инженер, создатель отечественной строительной механики корабля, автор конструкции корпуса русских линейных кораблей — дредноутов и практически всех проектов дореволюционных подводных лодок нашего флота.

шипников на полных ходах (при 140 об/мин), для исправления котла, в котором лопнула трубка, и даже, по требованию И. Г. Бубнова, — для погрузки более доброкачественного угля, так как при угле, первоначально отпущенном портом, пар часто садился, держать давление постоянным не удавалось.

Все препятствия были преодолены благодаря интересу экипажа к испытаниям, энергичной и внимательной помощи всего офицерского состава, за что И. Г. Бубнов особенно благодарил командира крейсера капитана I ранга В. В. Степанова, старшего офицера лейтенанта А. А. Пчельникова и старшего механика полковника Н. Н. Иванова.

Начатые 24 мая испытания закончили пробегом 6 июня 1911 г. на глубокой воде с числом оборотов гребных валов 140 об/мин. Соответствующая скорость составила 21,66 уз, индикаторная мощность — 16 708 л. с. Наибольшая мощность из более чем 20 пробегов доходила до 16 821 л. с.

Построенные по результатам испытаний кривые индикаторной мощности корабля на разных скоростях показали, в частности, что при переходе с глубокой на мелкую воду для поддержания неизменной 14-узловой скорости требовалось увеличить мощность на 400 л. с., а для 21-узловой — на 1300 л. с. Иначе говоря, при той же фактической мощности машин из-за малой глубины корабль терял соответственно 0,6 и 0,4 уз скорости.

Проведенные затем буксировки модели крейсера (в масштабе 1:36) в опытовом бассейне позволили установить точное значение пропульсивного коэффициента — одной из важнейших величин, без знания которой невозможен пересчет результатов модельных испытаний на натуру. Эта величина — отношение чистой (буксировочной) мощности, требующейся для преодоления сопротивления воды, к полной (индикаторной) мощности, развиваемой при этом машиной корабля. Значение пропульсивного коэффициента при разных скоростях на мелкой воде менялось от 0,443 до 0,382, а на глубокой — от 0,473 до 0,421. Наивысших значений пропульсивный коэффициент достигал на мелкой воде при скорости около 16 уз, а на глубокой — около 14,5 уз[1].

[1] Задачи, методика и результаты испытаний были представлены в вышедшей в 1914 г. обстоятельной монографии „Прогрессивные испытания крейсера „Кагул" на Лукулльской мерной миле, произведенные опытовым судостроительным бассейном". К сожалению, подобные исследования не получили ни дальнейшего развития и обобщения, ни широкого распространения их выводов на флоте. Ведь на той же самой Лукулльской миле в 1915 г. комиссия контр-адмирала Белоголового пыталась, невзирая на мелководье, добиться от эсминца „Быстрый" заданной 30-узловой скорости. Проблема состояла в том, что вместо требуемой для этого по расчету мощности 20 000 л. с. машинам пришлось развивать 25 600 л. с.; котлы работали при этом с предельной форсировкой — при действии всех 60 форсунок и с непомерным расходом топлива. Средняя скорость, однако, не превышала 30,23 уз (542 об/мин). „За кормой бежала громадная волна, и если бы не протест представителя завода, котлы были бы сожжены и произошел бы массовый разрыв котельных трубок, причем пострадали бы кочегары", — писал позднее разбиравший этот случай А. Н. Крылов.

Оказалось, что 14,5-саженная глубина Лукулльской мили при 30 уз скорости становилась именно той критической, при которой образуется огромная спутная волна, на поддержание которой и расходуется вся дополнительно развиваемая кораблем мощность. Испытания перенесли на более глубокую воду у мыса Сарыч, где „Быстрый" легко достиг 29,5-узловой скорости при нормальной работе механизмов (см. также „Судостроение", 1984, № 8).

В перерыве между испытаниями „Кагул" 28 мая принял участие в походе эскадры в Ялту. На обратном пути личный состав крейсера был свидетелем успешных учебных атак подводных лодок, которые благодаря „белякам" – гребням волн, поднятых засвежевшим ветром, сумели подойти к кораблям незамеченными.

Сокращение ассигнований на флот заставило эскадру уже 7 июня вновь вступить в вооруженный резерв; в результате прекращения учебных стрельб меткость стрельбы на всех кораблях понизилась, как потом выяснилось, чуть ли не вдвое. Так, „Память Меркурия" вместо достигнутых ранее 57% попаданий из 152-мм орудий с возобновлением стрельб смог добиться лишь 36%.

Учеба в море возобновилась лишь 1 июля под начальством вновь назначенного командующим морскими силами Черного моря вице-адмирала И. Ф. Бострема. Ввиду возникновения тревожной обстановки в регионе МГШ добивался приведения флота в „оперативно-способное состояние". Демонстрацией его мощи и способности постоять за интересы России стали два заграничных похода черноморской эскадры в 1911 г.

9 июля флот подошел к устью Дуная, побывал на Портицкой якорной стоянке, провел эволюции у Сулинского гирла, а на обратном пути, идя без огней, провел учение по отражению минной атаки, выполненной 5-м дивизионом миноносцев.

После серии возобновившихся учений у Бельбека „Кагул" вместе с флотом 21 июля перешел в Одессу, а затем к Жебриянскому рейду. На пути штурманы кораблей знакомились с лоцией северо-западной части Черного моря. Ночью 26 июля, отразив новую учебную ночную атаку миноносцев, встали на якорь у р. Кача. Продолжали маневры с обозначенным противником, которого держали на заданном курсовом угле. В очередной ночной стоянке у Евпатории отбили еще одну атаку миноносцев. При возвращении в Севастополь вошли на рейд — по опыту порт-артурской эскадры с тралящей партией, т. е. идя за тральщиками.

9 августа эскадра, в состав которой входили линейные корабли „Ростислав" (флаг начальника морских сил), „Иоанн Златоуст", „Евстафий", только что окончивший капитальный ремонт „Пантелеймон", крейсера „Кагул" и „Память Меркурия" и 2-й дивизион миноносцев, легла курсом на Батуми. Затем, не заходя в порт, продолжила поход вдоль малоазиатского берега для его навигационного изучения. Продолжая маневры, заходили в турецкие порты Трапезонд, Самсун, Синоп (куда „Кагул" был послан впереди флота), Пендераклия. В море соединились с учебным отрядом. На стоянке в Синопе пополнили запас угля, принимая его с борта прибывшего из Севастополя парохода „Батум". 18 августа строем кильватерной колонны прошли мимо Босфора в 3 милях от входного маяка Анатоли-фенер. Вдоль европейского берега Турции прошли на рейд Инады, оттуда пошли в болгарский порт Бургас, а 19 августа отдали якоря на рейде Варны. Во время четырехдневной стоянки корабли посетила царица Болгарии, офицеры были приглашены в загородный дворец; большой прием для них устроили военные и гражданские власти города.

Обратный путь к Крыму крейсера и миноносцы прошли 18-узловой скоростью, причем вся эскадра провела стрельбу по щитам, выведенным к Каче по радиозапросу командующего. Это был первый большой опыт кругового автономного плавания по Черному морю с пополнением в походе запасов продовольствия и топлива. 6 сентября смотр флоту провел морской министр вице-адмирал И. К. Григорович, а через два дня состоялся „высочайший смотр".

Новый поход на запад, на этот раз в Констанцу, был ознаменован такими же, как и в Болгарии, пышными встречами и визитами. Румынский наследник посетил „Пантелеймон", король принимал офицеров в своей летней резиденции. На обратном пути предполагалась серия маневров с охватом головы противника, поиском и атакой миноносцами главных сил флота, изображавшего большой конвой десантных судов. Но учения сорвались. Во время торжественных проводов утром 19 сентября адмирал, выполняя маневр вывода флота вперед флагманским кораблем, „придержался берега", отчего возглавлявший эскадру „Пантелеймон" и следовавший за ним „Евстафий" сели на мель. Днища обоих кораблей были серьезно помяты, в трюмах показалась вода. Лишь к ночи, после снятия с мели особенно плотно севшего „Пантелеймона", флот смог уйти в море. Сделав временные исправления повреждений в Севастополе, корабли продолжили учения.

Первой проверкой боевой готовности флота стала проведенная 14 октября стрельба бригады линейных кораблей. Щит на 12-узловой скорости вел крейсер „Кагул". С эскадренного миноносца „Капитан Сакен" за стрельбой наблюдал морской министр. Эта стрельба, как и три последующих, а затем и стрельба на императорский приз, продемон-



Крейсер „Кагул" в боевом походе.

стрировала высокую меткость: за несколько минут щит получил 23 попадания из одних только 305-мм орудий. Маломощное портовое хозяйство даже не справлялось со своевременным восстановлением то и дело разбиваемых щитов.

После уволенного в отставку ,,по прошению'' (из-за аварии) И. Ф. Бострема начальником морских сил с 29 октября стал прежний начальник МГШ вице-адмирал Эбергард. К концу года из-за вновь урезанных ассигнований флот вступил в вооруженный резерв, и кампанию продолжал один только ,,Кагул''. На нем, помимо продолжавшейся интенсивной боевой подготовки экипажа, шли практические занятия с кочегарными унтер-офицерами других кораблей по подготовке их в кондукторы (с периодическими выходами в море).

В период наступившего для всего флота зимнего ремонта основательно перебрали механизмы, включая системы движения всех цилиндров, пригонку набивочных колец ЦВД и ЦСД, установку золотников главных машин, очистку всех трубок в котлах (силами экипажа) и т. д. Эти работы позволили крейсеру и в новом 1912 году успешно справляться с нередко возлагавшимися на него ответственными экстраординарными поручениями — конвоированием императорской яхты, походами в Ялту, Одессу и Николаев с высокими лицами на борту. Во время одного из таких походов крейсер доставил из Ялты в Севастополь тело генерал-фельдмаршала Д. И. Милютина, скончавшегося 25 января 1912 г. в Симеизе[1].

После недолгой стоянки в вооруженном резерве и новых плаваний в Ливадию ,,Кагул'' совершил очередной поход в Николаев, ставший теперь, в отличие от времен постройки ,,Потемкина'', легко доступным благодаря углублению фарватера. Пройдя Ингульский мост, 5 апреля крейсер ошвартовался у адмиралтейства. Прибывшие на корабле начальник морских сил и главный командир Севастопольского порта знакомились с состоянием подготовительных работ по постройке новых кораблей на территории адмиралтейства, отданного в аренду новообразовавшемуся Русскому судостроительному обществу (,,Руссуд''), и на Николаевском судостроительном заводе (,,Наваль''), получившем, наконец, соответствующий его возможностям большой заказ. В Николаеве готовились к постройке, а частью уже строили (линкор ,,Екатерина II'' заложили в октябре 1911 г.) новейшие линейные корабли-дредноуты типа ,,Императрица Мария'', легкие крейсера типа ,,Адмирал Нахимов'', эсминцы типа ,,Новик'', подводные лодки типа ,,Морж'', десантные суда, плавучие доки. Здесь создавался новый Черноморский флот.

23 апреля в день тезоименитства императрицы ,,Кагул'' доставил в Ялту на прием в Ливадийском дворце командующего морскими

---

[1] В 1861—1881 гг. — военный министр. Осуществил широкую и действенную реформу армии, обеспечившую ее успехи в войне 1877—1878 гг. Сторонник либеральных государственных преобразований, он в связи с усилением реакционного курса правительства в мае 1881 г. оставил пост министра и последующие 30 лет почти безвыездно жил в Крыму (Военная энциклопедия, т. XV, СПб, 1914 г.).

силами и встретился на рейде с прибывшим на торжества отрядом кораблей болгарского флота: крейсером ,,Надежда'' и миноносцами „Храбри'' и ,,Летящи''. Затем Черноморский флот принимал эти три корабля в Южной бухте Севастополя. Вместе с ними гостем флота был и пришедший из Константинополя французский стационер ,,Жан Бланш''. Событием для города и флота стали начавшиеся в те дни ежедневные практические полеты гидропланов морского ведомства, проложивших постоянный маршрут из Килен-бухты к реке Кача. В течение июля они отрабатывали взаимодействие с кораблями, собиравшимися здесь для учений. Общий интерес вызвало появление в севастопольской бухте балтийской канонерской лодки ,,Хивинец'', получившей разрешение турецкого правительства на проход проливов с целью ремонта в Севастополе.

* * *

Внешне налаживавшиеся служба и порядок боевой подготовки на крейсере не означали, однако, полной ,,умиротворенности'' команды. Невидимое для начальства, прорывающееся лишь иногда в мелких нарушениях дисциплины, на ,,Кагуле'', как и на всем флоте, нарастало недовольство, шло брожение, рост революционных сил. Наступивший в 1912 г. столетний юбилей Бородинской битвы и освобождения России от наполеоновского нашествия, который царизм рассчитывал использовать для подъема черносотенного патриотизма, стал также и годом мощного революционного подъема народных масс России, вдохновленных уже звучавшим над страной голосом ленинской ,,Правды''.

В Черноморском флоте ,,опасные признаки'' брожения в конце 1911 г. проявились на стоявшей стационером в греческом порту Пирее канонерской лодке ,,Кубанец''. Здесь по подозрению в попытке организовать в заграничном плавании революционное восстание было арестовано 15 матросов. Усиленными мерами чухнинского толка и настойчивым внедрением провокаторов в матросскую среду царские власти, несмотря на строгую конспирацию организаторов, сумели раскрыть и подготовку восстания, назревавшего на Черноморском флоте и в севастопольском гарнизоне одновременно с подготовкой восстания на Балтике.

Характерно, что центрами революционного движения, как это было с ,,Потемкиным'' и ,,Очаковым'' в 1905 г., оказались новые корабли, экипажи которых в период их достройки начальство, при всем его старании, было не в состоянии изолировать от контактов с рабочими. На этот раз в роли организаторов восстания должны были выступить матросы только что построенного в Севастополе линейного корабля ,,Иоанн Златоуст''. В мае 1912 г. на этом корабле властям удалось выследить и схватить группу руководителей движения. По конфирмованному командующим морскими силами приговору севастопольского военно-морского суда за ,,подстрекательство к вооруженному восстанию'' трое из них были расстреляны, семеро осуждены на бессрочную каторгу и пятеро — на шестилетнюю каторгу.

В июне – июле было арестовано еще около 500 матросов с „Иоанна Златоуста", „Евстафия", „Пантелеймона", „Синопа", „Трех Святителей", „Кагула" и „Памяти Меркурия". Волна репрессий, массовых чисток, списания неблагонадежных прокатилась по флоту. Приказом по морским силам и портам Черного моря от 14 августа 1912 г. сразу 317 нижних чинов, „недостойных пользоваться никакими служебными преимуществами", лишались воинских званий унтер-офицера, специалиста и матроса 1-й статьи и разжаловались в матросы 2-й статьи; в сентябре той же мере наказания подверглись еще 53 человека, 78 из разжалованных этим летом были с „Кагула".

Резолюцией суда от 24 октября после менее чем месячного судебного разбирательства из 142 обвиняемых было приговорено к смертной казни 17 человек. В их числе был единственный из привлеченных к суду сверхсрочнослужащий и самый старший из приговоренных – 29-летний моряк с крейсера „Кагул" минно-машинный унтер-офицер 1-й статьи Трофим Артюшенко.

По тому же приговору 106 осужденным матросам назначалось 737 лет каторги. Из 67 осужденных на 8-летнюю каторгу с „Кагула" были 22—27-летние электрик Гордей Кравец, комендор Савва Куропятник, минеры Андрей Медяник, Трофим Шавельский и Николай Пронин, гальванер Семен Половинка, минный машинист Григорий Павелица, матросы 1-й статьи Петр Сидоренко, Карп Мелихов и Михаил Тонкаль, матрос 2-й статьи Павел Чайковский и гальванерный унтер-офицер 1-й статьи Владимир Янкович.

В числе 23 моряков, приговоренных к 6-летней каторге, оказались „кагульцы": комендор Ефрем Герасименко, минно-машинный унтер-офицер Осип Данилюк, старший электрик Василий Лебедев, электрик Антон Лизогуб. Матрос 1-й статьи Алексей Кривоносов попал в число 12, осужденных на 4 года каторги[1].

Все разжалованные специалисты и подозрительные матросы 2-й статьи отдавались под надзор полиции и большей частью при первой же возможности переводились с Черноморского флота на другие театры. Так, 23 „кагульца" попали в число 70 поднадзорных, отправляемых в Сибирскую флотилию, 36 (в числе 235 человек) – в порт императора Александра III (в Либаве).

В итоге всех этих чисток и разжалований Черноморский флот понес потери, равные, в общей сложности, едва ли не целому экипажу нового линейного корабля. Напуганное памятными событиями на „Потемкине" и „Очакове", флотское начальство решительно отказывалось не только от ранее списанных подозрительных матросов, но и от тех, с кого суд официально снял всякие обвинения. Более того, командиры, не довольствуясь решением суда, сами добивались списания еще многих десятков других матросов, которые, как популярно объяснял командир „Пантелеймона", „говорят против религии, иконы и т. д.".

Особое подозрение у начальства вызывал севастопольский флотский полуэкипаж, в пополнении которого при недавних переводах сюда

[1] ЦГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 4242, л. 167.

из Сибирского экипажа большинство, как доносил министру командир порта, „оказалось чрезвычайно испорченными людьми". Отныне политическая благонадежность становилась определяющим фактором продвижения по службе. Без жандармской справки о благонадежности и явно выражаемой религиозности никаким усердием, знанием дела, любовью к морю, кораблю и флоту (появились и такие пункты в аттестациях) нельзя было дослужиться до унтер-офицерских или кондукторских нашивок. И без того непростая проблема подготовки специалистов на флоте теперь сильно осложнялась. Призрак революции вновь вставал перед царизмом во весь рост.

* * *

Многими неприятностями грозила империи и обстановка на ее южных границах. Итальянская агрессия против Турции, усилившаяся германская экспансия в Малой Азии усугубляли и без того неустойчивый режим проливов. Вспыхнувшая в октябре 1912 г. первая балканская война создала уже прямую опасность для интересов России. Быстрое продвижение болгарской армии к Константинополю дало повод к появлению в Эгейском море флотов ряда европейских держав, готовых вступить в зону проливов. Вот почему Черноморский флот как никогда форсировал в тот год боевую подготовку: интенсивно проводились различные маневры, учения и совместные плавания.

Ввиду остроты положения в любой момент, минуя петербургское начальство, флот мог быть вызван в проливы непосредственно телеграммой русского посла в Константинополе М. Н. Гирса. А пока в распоряжение посла „для охраны российского императорского посольства" утром 23 октября, проведя накануне полный курс боевых стрельб, в Константинополь был направлен крейсер „Кагул". С южной стороны проливов (с заходами в Яффу и Александрию) в это время уже крейсировал балтийский однотипный крейсер „Олег".

27 октября, приняв на борт две роты 50 Белостокского полка (6 офицеров и 250 солдат) в Константинополь вышел линейный корабль „Ростислав". К этому времени на рейде Босфора между Скутари (азиатский берег) и Пера (европейский берег) собралась внушительная международная эскадра — 21 корабль под флагами главнейших европейских держав, включая новейший германский линейный крейсер „Гебен". Возглавлял эскадру французский крейсер „Леон Гамбетта".

Русский отряд состоял из „Кагула", командир которого капитан 1 ранга И. С. Денисов как старший по званию принял общее начальствование над кораблями, „Ростислава", канонерской лодки „Кубанец" (затем „Донец"), парохода Доброфлота „Саратов" и яхты „Колхида".

Для охраны района посольств был разработан общий план высадки десантов, распределены занимаемые каждой державой участки обороны, подготовлены (а частью переправлены в посольства) береговые группы пулеметчиков и т. д. Каждый отряд снабжался флагом своей страны и турецкими национальными флагами, чтобы десантников не приняли за враждебный Турции отряд. Ожидалось, что в момент вступления в Константинополь успешно наступающих болгарских войск в городе

начнется анархия, посольства и другие учреждения европейских держав неминуемо подвергнутся разорению толпами фанатиков-мусульман.

В ночь на 9 ноября в пролив был введен на буксире турецкий крейсер „Гамидие", подорванный торпедой болгарского миноносца[1]. Канонерская лодка „Донец" по приказанию посла совершила несколько обходов побережья для успокоения греческого населения расположенных на берегах пролива городов, в одном из которых в стычке с жителями турецкие войска убили около 30 человек.

Напряженные учения в обстановке, приближенной к боевой, явились причиной дипломатического инцидента. 29 января во время боевой тревоги на „Ростиславе" комендор Озеров, увлекшись объяснением порядка обслуживания 47-мм пушки, зарядил ее — в нарушение приказания — боевым патроном, вопреки инструкции закрыл замок и при объяснении последующих операций задел за спусковую тягу и произвел выстрел. Снаряд разорвался в воде, но его осколки, рикошетируя, долетели до казармы султанской стражи вблизи дворца и перебили один железный прут в ее ограде. Инцендент был улажен объяснениями командира с первым камергером султана и посла — с министром иностранных дел.

С уменьшением напряженности часть десантных отрядов из посольства и консульства были возвращены на корабли, „Ростислав" с 3-часовой перешел на 12-часовую готовность. Разрешены были и увольнения команд на берег.

В донесении командира „Кагула" о праздновании на крейсере в декабре 1912 г. дня святого Николая-чудотворца подчеркивалось крайне утешительное для начальства повышенное религиозное настроение команды, которая „со вниманием слушала поучения священника, усердно и истово молилась в церкви, часто становясь на колени". Глубокое впечатление произвело, якобы, и прочувствованное патриотическое слово, с которым 16 декабря в корабельной церкви обратился к матросам „Кагула" болгарский митрополит Борис. Напряженную идеологическую обработку команды вел и корабельный священник. В течение декабря он прочел шесть лекций с объяснениями „десяти заповедей закона божия, членов символа веры, таинств покаяния и причащения". В январе к семи лекциям священника („об общении церкви земной с церковью небесной", „о таинствах крещения и миропомазания" и т. д.) прибавились и две лекции, прочитанные офицерами: о гибели броненосца „Петропавловск" и смерти адмирала Макарова и о войне на Балканах.

В рождественский праздник на кораблях устраивали увеселения, игры, кинематограф и матросские спектакли, на которых присутствовал посол, представители посольства и русской колонии.

---

[1] В первом часу ночи 8 ноября 1912 г. отряд болгарских миноносцев („Летящий", „Смелый", „Строгий", „Дерзкий") под командованием капитана 2 ранга Дм. Добрева (стажировался на кораблях русского флота) атаковал турецкий конвой, шедший из Констанцы в Константинополь. Несмотря на яростный огонь охранявшего конвой крейсера, миноносцы упорно шли на сближение и в результате успешной атаки крейсер был поражен торпедой с „Дерзкого". Сегодня этот миноносец — корабль-памятник в Варне (см. И. И. Тодоров, Болгарские корабли, София, „Техника", 1981).

В ночь на 28 декабря с парохода РОПиТ „Иерусалим" приняли по радио сообщение о полученном им повреждении во время снежной пурги у острова Мармара. Водолазы посланного на помощь крейсера „Кагул" успешно заделали пробоину, пароход смог продолжать рейс. В конце января 1913 г. пожарная партия крейсера из 30 человек при двух офицерах участвовала в тушении вспыхнувшего в Константинополе большого пожара. На всех кораблях обычным порядком шли учения, к которым привлекали и солдат десантного отряда. На „Кагуле" они были назначены в прислугу 75-мм орудий, посменно выходили на шлюпочные учения на гребном катере. Увольнения команд на берег („кучками" по четыре человека) назначались в отдельные дни для каждого корабля, чтобы не было возможностей подпольных сговоров; к удовлетворению начальства, матросы проводили время „только в развлечениях".

11 февраля начальствование над отдельным отрядом Черноморского флота принял прибывший из Севастополя контр-адмирал Н. А. Петров-Чернышин, поднявший свой флаг на „Кагуле". Сменившийся в Турции кабинет отказался от начинавшихся мирных переговоров с Болгарией и возобновил войну. Усилилась и напряженность в отношении к иностранцам. Ввиду исключительно тревожной обстановки на „Ростиславе" в башнях 254-мм орудий на ночь загружали зарядные столы, а на „Кагуле" в казематы 152-мм орудий подавали по две нагруженные беседки с патронами и снарядами. В исправности и полной боевой готовности были и все технические средства кораблей. Уголь на отряд регулярно доставлял из Мариуполя русский пароход „Батум".

20 февраля 1913 г. торжественной панихидой началось празднование 300-летия дома Романовых. На следующий день все корабли международной эскадры расцветились флагами, а вечером иллюминировались. Салюты на рейде Босфора не разрешались, но в порядке исключения в полдень его произвела турецкая яхта „Эртогрул". Последовали визиты и поздравления от иностранных командиров. Для команды „Кагула" по расширенной программе проводились игры, спортивные соревнования на установленные начальством призы, организованы были танцы и пение. Затем на „Кагуле" и „Донце" устроили кинематограф, на „Ростиславе" — командный спектакль. На все увеселения приглашались матросы с других отечественных и иностранных кораблей. Гостей оставили на ужин, состоявший, как явствует из отчета, из двух блюд улучшенного качества. Вечер произвел благоприятное впечатление на иностранных адмиралов, благодаривших за внимание к их морякам и за установившиеся между матросами дружеские отношения. 23 февраля на „Ростиславе" состоялся заключительный прием, которым руководил сам посол. И снова был показан матросский спектакль; танцы продолжались до 5 утра.

В эти дни к линейному крейсеру „Гебен" и яхте „Лореляй" присоединился пришедший из Смирны третий германский корабль — легкий крейсер „Бреслау". Так впервые русские моряки познакомились, оказавшись на одном рейде, со своими будущими главными противниками в начавшейся через полтора года войне.

В мае 1913 г. „Кагул" выходил для уничтожения девиации в Мра-

морное море, посетил Буюк-Дере и только в августе, после почти годичного пребывания за границей, возвратился в Севастополь. И сразу же — 9 августа крейсеру довелось участвовать в традиционной верноподданической церемонии так называемого императорского салюта флота — в честь появления царского поезда из Севастопольского тоннеля в виду Большой Севастопольской бухты. Предстояло крымское продолжение торжеств, посвященных празднованию 300-летия дома Романовых, в „высочайшем присутствии".

В тот же день „Кагул" и „Пантелеймон" в числе первых шести кораблей удостоились визита Николая II. Дым и гром салютов (31 залп) разносились по рейду; вечером флот был иллюминирован. Салютовали и при посещении царем 13 августа „Евстафия", „Иоанна Златоуста" и „Трех святителей". На следующий день тем же „салютом по уставу" провожали яхту „Штандарт", на которой царский брейд-вымпел (ему салют не полагался) был на траверзе Константиновской батареи заменен императорским штандартом. Грохотом этих непрекращавшихся парадных салютов царь и его свита словно старались отогнать черные мысли, которые вызывал у них самый вид этих так недавно бунтовавших или собиравшихся бунтовать кораблей.

21 августа „Кагул" под флагом командующего морскими силами возглавил пришедший для четырехдневных учений на Тендру отряд линейных кораблей — „Пантелеймон", „Евстафий" и „Три святителя". Крейсер неоднократно буксировал щит для стрельбы линкоров, затем сам проводил стрельбы. С 11 по 14 сентября для очистки и окраски подводной части корпуса крейсер стоял в Алексеевском сухом доке. Одновременно меняли снаряды старого образца на новые, испытывали систему аварийного затопления погребов, продолжали плановые учения и занятия.

В конце сентября после очередных стрельб флот вышел на трехдневные маневры к Анатолийскому побережью, после которых „Кагул", вновь подняв флаг командующего морскими силами, повел бригаду линкоров и 2-й дивизион миноносцев в трехдневное крейсерство.

Весь октябрь Черноморский флот провел в громогласных изъявлениях верноподданнических чувств. Услаждали императора эффектным зрелищем колонны собственных его величества кораблей, слаженно маневрирующих „у его ног" — под окнами вознесшегося на скалах ливадийского дворца, ласкающим слух и совсем не опасным для дворцовых высот громом холостых салютных выстрелов и наконец — феерической картиной электрической иллюминации кораблей, застывших на рейде ночной Ялты. Потом расцвеченные флагами корабли повторили всю церемонию в честь тезоименитства малолетнего наследника Алексея Николаевича. Затем в Севастополе начались молебны в честь чудесного спасения царской семьи при крушении поезда у станции Борки в 1888 г. — случай, возведенный в ранг божьего провидения и превращенный в национальный праздник. И, наконец, последовало новое молебствие с неизменным салютом эскадры 21 октября по случаю очередной годовщины восшествия императора на престол . . .

„Кагул" в промежутках между этими пышными празднествами

успел совершить поход в Николаев, где с 17 по 20 октября, снова находясь под флагом командующего морскими силами, принял участие в торжествах по поводу создания нового Черноморского флота. Эти несколько дней были насыщены знаменательными событиями. 18 октября на стапелях Николаевского судостроительного завода происходила церемония официальной закладки фактически заложенных уже больше года назад эскадренных миноносцев „Беспокойный", „Гневный", „Дерзкий" и „Пронзительный"; два из них тут же были спущены на воду. Накануне вечером „Кагул" и канонерская лодка „Терец" (та самая, которая первой открыла огонь 15 ноября 1905 г.,) встали на рейде против Коммерческого порта, яхта „Алмаз" поднялась в Ингул выше стапелей. Спуск каждого корабля, на котором поднимался при этом императорский штандарт, приветствовали императорским же салютом. В тот же день на стапелях отделения Невского судостроительного завода в столь же торжественной обстановке были заложены два эсминца и три подводные лодки.

С утра следующего дня крейсер „Кагул", перешедший на Спасский рейд, вместе со всеми кораблями, стоявшими в Буге и на Ингуле расцветился флагами, а затем участвовал в салюте в честь особенно ожидавшегося всем флотом события – спуска на воду на Русском судостроительном заводе первого на Черном море дредноута „Императрица Мария"; в тот же день заложили два крейсера „Адмирал Лазарев" и „Адмирал Нахимов". Тем же императорским салютом корабли приветствовали и последующий спуск со стапеля отделения Балтийского завода подводной лодки „Тюлень".

После захода в Одессу, где 21 октября вновь была поднята иллюминация и выполнен салют по уставу, „Кагул" вернулся в Севастополь. До конца 1913 года с участием крейсера , на котором свои флаг и брейд-вымпел поднимали попеременно то командующий морскими силами, то морской министр, „придворные повинности" флота продолжались. Так, „Кагулу" с „Алмазом" вместе с двумя дивизионами миноносцев было доверено очередное конвоирование яхты „Штандарт", на которой Николай II с августейшей семьей возвращался из Ливадии в Севастополь для отъезда в Петербург.

§ 38. В БОЕВЫХ ПОХОДАХ

Неотвратимо приближавшаяся угроза мировой войны вызвала усиление боевой подготовки Черноморского флота. Как никогда интенсивными и разнообразными учениями была отмечена последняя мирная кампания начавшегося 1914 года. Тем же целям повышения боевой готовности служило и новое, объявленное 29 апреля „Временное распределение судов Черноморского флота по отрядам", учитывавшее предстоявшее вступление в строй новых кораблей и предусматривавшее порядок развертывания соединений флота при объявлении мобилизации. До этого оба имевшихся на Черном море бронепалубных крейсера хотя и числились в формированиях флота („Кагул" – при бригаде линейных кораблей, „Память Меркурия" – в минной дивизии), фактически же

чаще состояли в отдельном плавании и ни совместных стрельб, ни маневров не выполняли. Теперь они соединялись в одной полубригаде крейсеров и непосредственно подчинялись начальнику минной дивизии.

С началом войны оба крейсера с присоединившимся вспомогательным крейсером „Алмаз" (прежде яхта; быстроходное 3295-тонное судно с 6 75-мм орудиями) образовали бригаду крейсеров в составе той же минной дивизии. Ее начальник контр-адмирал А. Г. Покровский одновременно командовал и бригадой крейсеров. К концу первой же военной кампании потребовала совершенствования и эта организация. Миноносцы и крейсера действовали почти всегда независимо друг от друга, между тем сложившееся подчинение создавало лишнюю инстанцию, замедлявшую оперативную связь командующего флотом с соединениями кораблей. Поэтому с 15 декабря 1914 г. „на время войны" минная дивизия разделялась на две самостоятельные, подчиненные непосредственно командующему флотом бригады крейсеров и миноносцев.

Крейсерскую бригаду теперь составляли „Память Меркурия", „Кагул" и три вспомогательных крейсера: уже упоминавшийся „Алмаз" и два посыльных судна — 9240-тонных новых парохода „Император Николай I" и „Император Александр III" (ввиду предстоящего вступления в строй одноименного линкора этот пароход пришлось срочно переименовать в „Император Александр I"). Действительно, в течение всей войны крейсера как при охране флота, так и в разведочно-набеговых операциях почти всегда действовали совместно.

Первый боевой поход эскадры начался днем 16 октября. Корабли вышли в море, чтобы пресечь разбойные действия германо-турецкого линейного крейсера „Гебен" (получившего сугубо турецкое название „Явуз султан Селим") и других турецких кораблей. Подкравшись ночью незамеченными, они почти одновременно подвергли обстрелу Севастополь (под огнем „Гебена" был затоплен экипажем заградитель „Прут"), Одессу (миноносцем была потоплена в порту канонерская лодка „Донец"), Феодосию и Новороссийск; поставили мины у входа в Керченский пролив, где в тот же день погибли два русских парохода. Так Турция начала войну против России.

В ответном походе Черноморского флота, продолжавшемся четыре дня, его охрану и разведку выполняли „Память Меркурия", „Кагул" и „Алмаз".

„Кагул" стал первым крейсером флота, открывшим огонь по противнику. Это было во время второго выхода флота 22—25 октября. После минной постановки, выполненной у Босфора только что вошедшими в строй четырьмя эсминцами (на их спуск „Кагул" год назад ходил в Николаев), состоялась первая бомбардировка Зунгулдака. Этот центр Угольного района, снабжавшего топливом чуть ли не всю Турцию, а главное — ее флот, с этого времени в течение всей войны оставался одним из основных объектов воздействия всех сил Черноморского флота. Первая бомбардировка выполнялась в отместку за предшествовавшие варварские обстрелы мирных русских городов. Ее пору-



Корабли Черноморского флота в боевом походе. Первая бомбардировка укреплений Босфора. Слева — ,,Ростислав''. Снимок сделан с борта эсминца ,,Лейтенант Пущин''. Фото из фондов ЦВММ.

чили ,,Кагулу'' и ,,Ростиславу'' под охраной шести эскадренных миноносцев. Флот, держась мористее, прикрывал операцию.

В первую очередь следовало уничтожить краны для погрузки угля на молу и на малой пристани, землечерпалки и ремонтные мастерские. После ,,Ростислава'', выпустившего 26 снарядов калибром 254 мм с дистанции от 75 до 59 каб., огонь открыл ,,Кагул'', подошедший к берегу на расстояние не более 42 каб. Несмотря на сгущавшуюся утреннюю мглу, крейсер быстро — после двух пристрелочных выстрелов — накрыл портовый элеватор и перешел на поражение района гавани. После первых 15 залпов всю гавань заволокло дымом, огонь был перенесен на близлежащие заводские постройки. После 30 залпов с расходом 230 152-мм снарядов крейсер повернул к флоту, уничтожив по пути один из обнаруженных под берегом турецких пароходов. Второй пароход был потоплен миноносцами.

Отличился и находившийся в дозоре крейсер ,,Память Меркурия'', сумевший, несмотря на плохую видимость, обнаружить три больших транспорта, шедших в Трапезонд с войсками и грузами для турецкой армии, действовавшей на Кавказе. Огнем флота транспорты были потоплены, часть войск и команды была подобрана миноносцами. Много позднее, уже после войны, стало известно, что эти транспорты были посланы в море без всякого прикрытия в расчете на то, что ,,Гебен'', посланный в это время к Севастополю, отвлечет на себя русский флот. Получив сведения о начавшейся бомбардировке Трапезонда, ,,Гебен'' сразу же вернулся, но встретиться с русским флотом или не сумел, или не рискнул.

Столь же активно участвовали крейсера и в остальных операциях флота, направленных на блокаду Босфора и Угольного района, на борьбу с вражескими морскими перевозками.

Удаленность Босфора и ограниченность сил флота, требовавших периодической замены участвующих в операциях кораблей для ремонта и отдыха экипажей, не позволяли вести ближнюю блокаду проливов. Превосходство же „Гебена" в скорости[1] и вооружении, особенно по сравнению с устаревшими русскими линейными кораблями, заставляло Черноморский флот выходить только соединениями, чтобы не допустить уничтожения кораблей поодиночке. В то же время отработанная на флоте сосредоточенная стрельба соединения кораблей по одной цели, казалось бы, должна была обеспечить уверенный отпор или даже уничтожение „Гебена" в прямом бою.

Первый такой случай представился у берегов Крыма 5 ноября 1914 г., когда „Гебен", узнав о выходе русского флота в море и последующем очередном обстреле им Трапезонда, подстерегал русские корабли на обратном пути. Встреча произошла в широте 42° и долготе около 34° – примерно в 45 милях от мыса Херсонес. В этой точке „Алмаз", шедший в 3,5 милях впереди кильватерной колонны из пяти линейных кораблей („Евстафий", „Иоанн Златоуст", „Пантелеймон", „Три святителя" и „Ростислав") обнаружил большой дым. Одновременно противник выдал себя радиопереговорами, которые в тумане вели „Гебен" и „Бреслау".

Наши корабли начали сокращать интервалы, миноносцы стали подтягиваться к эскадре. Через полчаса (это было в 12.10) „Алмаз" донес: „Вижу неприятеля по носу". По приказанию командующего он начал отход к флоту, а вскоре повернули и шедшие далеко на флангах между флотом и „Алмазом" крейсера „Кагул" и „Память Меркурия". Отход был своевременным – в скорости наши крейсера значительно уступали „Гебену", и он мог бы успеть атаковать один из них[2]. При перестроении в боевой порядок „Кагул" начал выходить в голову повернувшей на него вправо колонны наших линкоров, а „Память Меркурия" и „Алмаз" – в хвост.

Из-за державшегося вокруг сильного тумана бой свелся в основном к поединку „Гебена" с видевшим его лучше всех „Евстафием" (4 305-мм, 4 203-мм, 12 152-мм; скорость – всего 16 уз). Первый же залп нашего флагманского корабля накрыл „Гебена", и тот, явно опасаясь столь же меткой стрельбы других вступающих в бой кораблей, поспешил отвернуть. Через 14 мин. после открытия огня „Гебен" и только появившийся на горизонте „Бреслау" скрылись в тумане.

С самого начала боевых действий на море выявилась важность авиации: летчики успешно наблюдали за действиями „Гебена" уже

[1] Проектная скорость – 29 уз; фактически, из-за неполадок в котлах, корабль развивал скорость 24–26 уз, однако и это было больше, чем развивали наши крейсера и новые линейные корабли.

[2] Против 12 152-мм орудий нашего крейсера противник имел бы те же 12 150-мм орудий и главныи калибр – 10 280-мм орудий в пяти 2-орудийных башнях.

при его первом появлении под Севастополем. Для возможности сопровождения авиацией флота на походе вспомогательные крейсера ,,Император Николай I'' и ,,Император Александр I'' уже в 1914 г. были спешно переоборудованы в авиатранспорты — для перевозки до 5—6 гидросамолетов каждый. ,,Кагул'' и ,,Память Меркурия'' также могли брать по два гидросамолета, ,,Алмаз'' — один.

Немаловажные уроки боевого опыта экипаж ,,Кагула'' получил во время очередного предпринятого 24—29 декабря похода флота в юго-восточную часть моря.

Стало известно, что турецкий крейсер ,,Гамидие'', недавно едва ушедший (у Синопа) от дозорного эскадры — ,,Память Меркурия'', появился у Кавказского побережья в сопровождении ,,Бреслау''[1]. После обычного трехчасового выхода из базы на чистую воду по протраленному каналу ,,Кагул'' по сигналу флагманского крейсера ,,Память Меркурия'' пошел впереди флота в дозоре. Уже опустилась южная ночь. На шестом часу пути курсом на Поти бдительные сигнальщики ,,Кагула'' заметили в темноте справа по курсу один, а за ним другой длившиеся какие-то мгновения проблески. Всматриваясь в бинокль, командир крейсера на расстоянии, по его оценке, 30—40 каб. обнаружил неясные силуэты и дымы. О подозрительных кораблях, а их, как показалось командиру, было два, немедленно ратьером сообщили на следовавший за ,,Кагулом'' ,,Евстафий''. Почти в то же мгновение ,,Память Меркурия'', уже, видимо, наверняка опознавший противника, дал залп всем правым бортом. Неприятельский крейсер открыл одновременно два прожектора и за считанные 20—25 сек. провел их лучами от ,,Памяти Меркурия'' до ,,Кагула'' и обратно. Скоротечный ночной бой во всех его сложностях и неожиданностях разгорелся между двумя парами крейсеров. К огню наших ,,Памяти Меркурия'' и ,,Кагула'' в редкие моменты обнаружения противника прибавлялись и залпы линейных кораблей.

Как доносил потом командир ,,Кагула'', залпы ,,Памяти Меркурия'' совершенно ослепляли всех стоящих на мостике, поэтому капитан 1 ранга С. С. Погуляев, чтобы точно так же не ослеплять напрасными залпами ,,Евстафий'' и не сбивать стрельбу его более мощных орудий, отдал приказание в плутонги стрелять только в тех случаях, когда командиры и наводчики уверенно видели силуэты крейсеров противника. Об управлении огнем в полной тьме не могло быть и речи. Расстояние до противника измерить не удавалось (по наблюдениям командира ,,Кагула'', залпы флота ложились с большими недолетами), падения своих снарядов никто не видел. Противник временами совершенно скрывался в темноте и, стремясь не дать ему оторваться, оба крейсера в течение 6 минут стычки два раза резко меняли курс. Но противник, шедший генеральным курсом к Босфору, уже успел оценить состав противостоящей эскадры, корабли которой более ясно проектировались на западной части горизонта, и поспешил скрыться.

---

[1] ,,Бреслау'' (после продажи туркам — ,,Медили'') развивал скорость до 27,2 уз и имел на вооружении 12 105-мм орудий. ,,Гамидие'' имел меньшую скорость (22,3 уз), но более мощную артиллерию (2 150-мм; 8 120-мм).

Во всей этой суматохе ,,Кагул'' успел сделать лишь четыре выстрела из правого носового каземата. Разбирая обстоятельства боя, на ,,Кагуле'' особенно досадовали на ,,крайне слабой светосилы'' оптические прицелы, тормозившие стрельбу и давно требовавшие замены.

Точно так же с определенностью подтвердилась и полная неэффективность 75-мм пушек крейсера, о чем, как читатель помнит, докладывал начальству еще командир ,,Олега''. С особой наглядностью это выявилось при порученном ,,Кагулу'' во время похода флота расстреле лайб, брошенных турками у порта Ризэ. ,,Несмотря на рядовые попадания (с дистанции 6 каб. – Р. М.), – докладывал командир начальнику бригады, – лайбы не загорались и не тонули''.

Снаряды же, попадавшие в воду у ватерлинии, не разрывались, а рикошетировали и давали разрыв только где-то на берегу. После 28 безрезультатных выстрелов пришлось перейти на огонь из 152-мм орудий. В течение 16 минут (с перерывами для выяснения, тонет ли очередная лайба) было выпущено 74 снаряда, все 11 лайб были потоплены. При отходе ввиду близости берега, где могли быть мины, решили не разворачиваться: задним ходом, по уже пройденному пути крейсер вышел на чистую воду и присоединился к флоту.

Новым испытанием для крейсера, на этот раз экзаменом для его главной артиллерии и механизмов, стал поход 11–16 января 1915 г. Пять линейных кораблей в сопровождении 3 крейсеров и 10 миноносцев вышли для блокады восточной части Анатолии. Шторм и крупная зыбь заставили вернуть миноносцы в Севастополь и вызвать взамен них более мореходные новые эскадренные миноносцы (,,Новики'') – ,,Беспокойный'' и ,,Пронзительный''. Прошли к Синопу, а оттуда – вдоль берега на запад. На меридиане Инеболи повернули обратно и спешно легли на Батуми: были получены сведения о появившемся у реки Хопи ,,Бреслау''. Ночью удалось перехватить радиопереговоры противника, а в 7.35 утра 14 января ,,Кагул'', шедший дозорным на левом крамболе у ,,Евстафия'', прожектором сообщил командующему, что слева на траверзе обнаружен дым. Механику крейсера было приказано приготовиться дать самый полный ход, и в 7.50, получив приказание адмирала ,,опознать дымы'', ,,Кагул'' начал долгую и полную захватывающего драматизма погоню.



Линейный крейсер ,,Гебен'' (Германия).

8*

Взяв курс 16°, крейсер пошел напересечку беглецу и в 8.15 увеличил скорость до 140 об/мин (21,6 уз.). С расстояния 150 каб. начали вырисовываться две мачты шедшего с большой скоростью корабля, левее его вновь показался замеченный в начале погони дым какого-то второго корабля. Через 10 мин. в ближайшем из них опознали „Бреслау". Еще довернув влево, „Кагул" увеличил скорость до 21,9 уз. В 8.56 во втором корабле уверенно опознали крейсер типа „Гамидие" (в турецком флоте имелись два однотипных крейсера), о чем, продолжая информировать командующего, сигнализировали прожектором на оставшийся уже далеко позади „Евстафий". В 9.15 до „Бреслау" было уже 115 каб., до „Гамидие" – 130. Это было еще вдвое больше эффективной дальности стрельбы шестидюймовок нашего крейсера.

Через 15 мин. расстояние до „Бреслау" сократилось до 95 и до „Гамидие" – до 120 каб. Судя по выбрасывавшимся из всех трех труб клубам дыма, „Гамидие" напрягал последние силы, чтобы уйти от погони. Прожектором с него что-то сигналили на „Бреслау", и тот, пройдя за кормой „Гамидие", прикрыл его слева, явно пытаясь отвлечь преследователей на себя („Память Меркурия", также вскоре отделившийся от флота, держался левее „Кагула" в 27 каб.). Убедившись, что русские на уловку не поддаются, „Бреслау" лег на расхождение с „Гамидие" и, бросив его, 25-узловой скоростью начал уходить курсом 260–270°.

Положение оставшегося в одиночестве „Гамидие", как писал впоследствии немецкий историк Г. Лорей, стало опасным: русские крейсера, по его мнению, имели превосходство в скорости на 1 узел и могли догнать и расстрелять его раньше, чем подоспеет вызванный на помощь экстренной радиограммой „Гебен".

Совершенно неожиданно „Кагул" вдруг явно сбавил скорость хода, расстояние между догоняемым и догоняющим крейсерами, уменьшившееся к 11.40 до 90 каб., сокращаться перестало. Около 13.00 „Бреслау" скрылся за горизонтом в направлении зюйд-вест, а еще через полтора часа „Кагул" по сигналу „Памяти Меркурия" прекратил погоню.

В течение этих 7 часов преследования „Кагул" около 2 часов шел почти 22-узловой скоростью, а остальные 5 часов – со скоростью от 20,6 до 21 уз. Скорость „Гамидие" командир „Кагула" определял между 20,5 и 20,75 уз.

Падение скорости „Кагула", решившее исход боевого столкновения, объяснялось целым рядом серьезных причин. Из-за начатой в 11 час. чистки крайне засорившихся топок в котлах сел пар, поднять его после этого кочегары, несмотря на все усилия, уже не смогли. Виной тому было, во-первых, – использование угольных брикетов, которые, как докладывал командир, не могли „почитаться за хорошее для полных ходов топливо",[1] во-вторых, – неблагополучное состояние котлов,

---

[1] Как не вспомнить здесь настояния адмирала С. О. Макарова о необходимости иметь для боя неприкосновенный запас отборного угля, хранимого в специальных „боевых" угольных ямах!

значительная часть которых проработала без чистки вчетверо больший срок (до 1270 час.), чем положено, и, наконец, в-третьих, — падение мощности и повышенный расход пара из-за того, что в цилиндрах высокого давления лопнули (при 124 об/мин) поршневые кольца. Поломки машины, неизменно происходившие на самых больших скоростях, вызывались неправильной установкой параллелей. Главные машины корабля явно требовали основательной переборки и исправления.

Об этом с полной определенностью старший механик капитан 1 ранга В. Г. Максименко докладывал командиру после очередного похода 28 января 1915 г. Он особенно подчеркивал, что в условиях крайней изношенности главных механизмов и котлов, „даже при самой энергичной работе обеих вахт" поддерживать необходимое давление пара на полных ходах невозможно. При каждом выходе приходилось на 8—10 час. выводить из действия один-два котла, чтобы заглушить лопавшиеся в них трубки.

На другой же день, повторяя доводы механика, командир „Кагула" в докладе командующему флотом напомнил, что в последнем походе приходилось для замены трубок прекращать пары в 6 котлах из 16, а был момент, когда одновременно пришлось вывести из действия четверть всех котлов! Дальнейшее плавание с невычищенными котлами приведет к новому нарастанию накипи и к ускорению образования свищей в трубках, что может поставить крейсер в критическое положение. Следовало незамедлительно выполнить хотя бы тот минимум ремонтных работ, на котором настаивал механик: вычистить 7 котлов, проработавших более 1000 часов (на это требовалось 6 дней непрерывной работы) и при первой возможности заменить все трубки левого холодильника и первые ряды водогрейных трубок котлов.

Но увы, командующий флотом не нашел возможности дать „Кагулу" передышку, корабль продолжал свою службу „на износ" еще целый год с лишним.

Из многих боевых задач этого года, наверное, наибольших волнений стоило экипажу участие в событии, с нетерпением ожидавшемся всем флотом — переходе в Севастополь только что построенного в Николаеве первого дредноута „Императрица Мария". В сформированном в Одессе конвое походным ордером с линкором в центре строя пошли крейсера „Память Меркурия", „Император Александр I", 8 эсминцев и посыльное судно „Летчик" — бывший миноносец, обеспечивающий севшие на воду гидросамолеты. „Кагул" и „Алмаз", а также 5 линейных кораблей и 3 эсминца (отряд корабельного прикрытия) шли параллельным курсом южнее конвоя, чтобы не допустить прорыва к нему противника со стороны Босфора. У входа в пролив подводный заградитель „Краб" поставил минное заграждение[1]. Операция была успешно завершена. 1 июля 1915 г. линейный корабль „Императрица Мария", торжественно встреченный всем флотом, приступил к форсированному курсу боевой подготовки.

---

[1] На нем 5 июля подорвался „Бреслау".

Опыт погони 14 января вновь заставил командира „Кагула" поднять вопрос о необходимости усиления наших крейсеров более мощной дальнобойной артиллерией. При погоне с преимуществом в скорости в 1 уз наши крейсера из-за увеличенной на 6 каб., по законам механики, дальности стрельбы кормовых орудий уходящего противника (принимая баллистические свойства установленных у него 150-мм орудий одинаковыми с 152-мм орудиями русского флота) должны были в течение целых 40 мин. сближения находиться „под безнаказанным расстрелом". И такая ситуация в течение одного боя могла повторяться даже несколько раз в случаях временных отставаний из-за каких-либо повреждений. „Для действительности результатов погони" командир „Кагула" считал необходимым иметь на корабле хотя бы два 203-мм орудия. При установке таких орудий, подчеркивал капитан 1 ранга С. С. Погуляев, встреча крейсера даже с „Гебеном" не будет иметь „того обидного, тяжелого характера полной беззащитности", на какую обречен корабль, вооруженный только шестидюймовыми орудиями.[1]

Всестороннее обоснование необходимости такой замены с расчетом нагрузки выполнил в мае 1916 г. флагманский артиллерист штаба начальника бригады крейсеров старший лейтенант А. Г. Магнус. Поводом к этому явились и выявившиеся неудобства использования на крейсерах их башенных орудий, на которые возлагалось столько надежд. Опыт войны безоговорочно подтверждал, что как пристрелку, так и массированный огонь на поражение с наибольшей эффективностью обеспечивала только стрельба залпами. Оказалось, однако, что вести залповую стрельбу совместно (централизованно) башенными и палубными орудиями невозможно. Это было вызвано их разной скорострельностью вследствие различия самих способов наводки; более сложной корректировкой стрельбы башен из-за вызванного их проворачиванием рассеивания снарядов; различия поправок при управлении стрельбой из-за использования прицелов разных типов; разной дальности стрельбы при огне на поражение из-за неприспособленности башенных элеваторов к подаче снарядов с баллистическими наконечниками.

Практически неосуществимым оказалось и чередование прицельных залпов башенных орудий с залпами палубных орудий: башни требовали проверочных залпов и для них был нужен специальный управляющий стрельбой.

Получалось, что условиям основной фазы боя — артиллерийского состязания, требующего ведения интенсивного и эффективного огня, в наибольшей степени отвечали 8 палубных орудий. Башни же могли быть полезны лишь для стрельбы беглым огнем по уходящему против-

---

[1] И вновь приходится обращаться к удручающим историческим параллелям, подтверждающим, сколь часто сугубо академические взгляды на назначение крейсеров как чистых истребителей торговли (споры артиллеристов и кораблестроителей о калибрах в 1880 г.) или только легких разведчиков (мнение Генмора 1906 г.) и их грубые неувязки (доводы в пользу подводных торпедных аппаратов) лишали крейсера действительно эффективного и, казалось бы, со всей очевидностью совершенно необходимого вооружения.

нику; в остальных случаях они в бою не участвовали и оставались на корабле мертвым грузом.

Выход из подобного „нелепого положения" обеспечивала установка вместо башен 203-мм орудий (в палубных установках) с длиной ствола 50 калибров и весом снаряда 112 кг, имеющих существенно большую дальность стрельбы (за 90 каб.). При сохранении достаточной скорострельности и высоких баллистических свойствах этих орудий обеспечивался бы существенный урон противнику при погонях, а также при обстрелах неприятельского побережья, когда эти орудия могли бы участвовать в ведении общего огня. Благодаря различию всплесков от падения снарядов разного калибра 203-мм орудия могли бы, ведя самостоятельную корректировку огня, одновременно со 152-мм пушками участвовать в стрельбе на поражение.

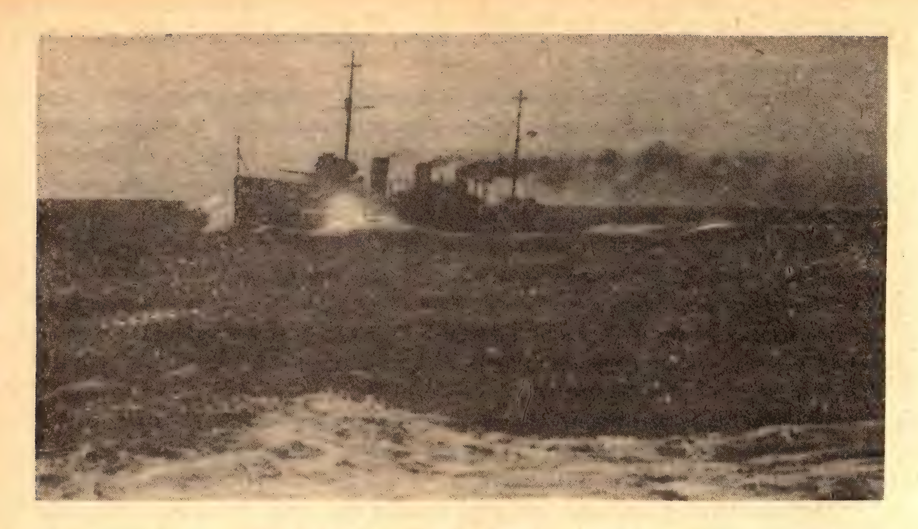
Эффект явно перевешивал неудобства, вызванные необходимостью иметь второго управляющего огнем (из-за самостоятельной схемы управления стрельбой 203-мм орудия) и переделками погребов и подачи. Эти соображения в рапорте командующему флотом поддержал и начальник бригады крейсеров контр-адмирал К. А. Порембский. К этому побуждал и ставший известным факт усиления вооружения крейсера „Бреслау" новейшими 150-мм орудиями (предположительно – с длиной ствола 52 калибра), превосходящими в дальности стрельбы орудия крейсеров черноморской бригады.

203-мм орудия с длиной ствола 50 калибров взамен снимаемых башен даже не требовалось заказывать: их можно было бы взять с линейных кораблей „Синоп", „Евстафий" или „Иоанн Златоуст". Такое перевооружение, в особенности необходимое в период до готовности новых крейсеров типа „Адмирал Нахимов", могло бы существенно повысить боевую эффективность кораблей бригады: одновременно благодаря общему уменьшению водоизмещения и облегчению оконечностей это улучшило бы и мореходные качества крейсеров. При заблаговременной подготовке всего необходимого к установке орудий с опорами непосредственно на жесткие барабаны прежних башен вывод крейсеров из строя потребовался бы лишь на самый непродолжительный срок.

В августе 1916 г. на такой же замене части артиллерии и по тем же мотивам (главным образом – усиление „Бреслау") настаивал и командир „Памяти Меркурия" капитан 1 ранга М. М. Остроградский.

Перевооружение, однако, с целью, по-видимому, возможного уменьшения переделок пошло совсем по другому пути. В марте – апреле 1915 г. на „Кагуле" 8 его 75-мм пушек заменили 4 152-мм, доведя общее число шестидюймовок, как и на „Памяти Меркурия", до 16. К ним добавили две 75-мм зенитные пушки. Однако через год с небольшим – в конце 1916 г. взамен всех 152-мм орудий начали установку более дальнобойных (92 каб.) 130-мм с длиной ствола 55 калибров.

А пока „Кагул" продолжал военную страду со старыми пушками. На случай необходимости преследования противника флот теперь располагал новейшими быстроходными эсминцами типа „Новик". С вступлением же в строй новых линкоров-дредноутов господство на Черном



В боевом походе. Эсминец охранения.

море безраздельно переходило к русскому флоту. Для действий в его составе, в основном – против берегов, старые крейсера и со старыми пушками оказывались достаточно эффективными. Действительно, трехчасовой обстрел портовых сооружений и батарей в Зунгулдаке, предпринятый „Кагулом" и „Памятью Меркурия" в то время, когда флот бомбардировал укрепления Босфора, вызвал обширные пожары и много взрывов. Эти обстрелы портов и укреплений с близкой дистанции (до 20 каб.) крейсера выполняли систематически почти при каждом походе с флотом. А их с января до сентября 1915 г. было более десяти. Флот контролировал побережье противника от Кавказа до румынских берегов, бомбардировал укрепления Босфора, перехватывал появлявшиеся контрабандные суда (одно из них под итальянским флагом отвела в Севастополь призовая команда с „Кагула"), осуществляя блокаду Угольного района, поддерживал действия русской кавказской армии.

Система последовательных и одновременных действий, охватывавших весь район, прилегавший к Босфору, практически парализовала морские перевозки турок, которые к середине 1915 г. потеряли уже треть своего торгового тоннажа. Успешно велась и борьба с подводной угрозой, отвлекавшая, однако, от действий на путях сообщений значительную часть миноносцев. Для усиления этих действий с вступлением в строй новых линейных кораблей флот был разделен на три тактические группы, называвшиеся маневренными.

Первую группу образовали „Кагул" и линейный корабль „Императрица Мария", с которым, вплоть до его трагической гибели[1], крейсер и совершал большую часть плаваний.

Первый совместный поход состоялся 17 сентября 1915 г. Линкор „Императрица Мария" и „Кагул" в охранении 5 эсминцев обеспечивали прикрытие 2-й бригады линейных кораблей, которые, разделившись, нанесли ряд одновременных ударов по разным пунктам Угольного

[1] Погиб 7.10. 1916 г. на Севастопольском рейде от взрыва погребов боеприпасов.

района. В начале октября такой же поход состоялся к побережью Болгарии, правящие прогерманские круги которой ввергли страну в войну с Россией.

На „Кагул" возлагалось охранение „Императрицы Марии" и во время выполнявшегося ею курса боевой подготовки. Так, в двухдневном походе 7—8 октября 1915 г. крейсер весь день держался в дозоре, на ночь вступил в походный ордер, держась впереди линкора, а с рассветом снова вышел в дозор. Во время более чем часовой учебной стрельбы линкора, шедшего под флагом командующего флотом, „Кагул" держался впереди в 15 каб. Щит буксировал морской тральщик „Витязь".

21—24 декабря 1915 г. „Кагул" и „Память Меркурия" шли в дозоре у флота, совершавшего поход в северо-западную и западную часть Черного моря. Здесь, на широте Тарханкута, южнее о. Фидониси, „Кагул" обнаружил и расстрелял пять сильно обросших плавающих мин.

13 января 1916 г. „Кагул" уходит в пятидневный поход в составе своей маневренной группы с целью поиска „Гебена" и прикрытия миноносцев, блокирующих Угольный район. „Императрицу Марию" под флагом вице-адмирала П. И. Новицкого охраняли миноносцы, „Кагул" в течение трех дней шел в дозоре, держась на юг от линкора в пределах видимости сигнала прожектора. Наименьшее расстояние до анатолийского берега составило 32 мили. Вместе с тем же линкором „Кагул" обеспечивал и действия вспомогательных крейсеров бригады, переклассифицированных в гидрокрейсера. Гидросамолеты с „Императора Александра I" и „Императора Николая I" успешно бомбили Зунгулдак и, несмотря на облачность, потопили один пароход.

Опыт походов в составе маневренного соединения с линейным кораблем командир „Кагула" С. С. Погуляев обобщил в обстоятельной записке, содержавшей целый ряд одобренных начальником бригады крейсеров контр-адмиралом А. Г. Покровским предложенный по улучшению защиты и скрытности подходов к Севастополю, а также тактики прикрытия блокадных миноносцев. В частности, предлагалось перенести время выхода флота в море с полудня, когда солнце светило с юга и ослепляло выходящие корабли, на утреннее или послеполуденное время, когда вскоре после выхода из протраленного канала корабли могли начать поход под покровом ночи. Следовало периодически менять направление протраленного канала, которое теперь с увеличением (из-за прекращения Дарданелльской операции) числа выходящих в море немецких подводных лодок надо было скрывать особенно тщательно. Вместо двух тральщиков, обычно ожидающих флот у входа в канал, что слишком явно выдавало его, надо оставлять только один с каким-либо особым, но не привлекающим внимания отличием (например, травлением пара с заранее установленной периодичностью). С той же целью необходим и второй вход в канал.

Принята была флотом и практически отработанная „Кагулом" тактика входа в протраленный канал. Вместо совместного „нащупывания" входа и опознания выставленного около него тральщика, что из-за маневрирования малым ходом создавало благоприятные условия для атак подстерегающих приход флота немецких подводных лодок, поиск

входа должен был обеспечивать дозорный крейсер. Отделяясь от своего линкора или флота еще на значительном расстоянии от входа, он, определив место входа, возвращался к линкору и, занимая место в 2–3 каб. впереди него, выполнял роль лидера, уверенно и на большой скорости выводящего линкор на вход. Важным было предложение и о более тесном взаимодействии с береговыми наблюдательными постами, которые с появлением идущего впереди флота крейсера должны были принять от него функции дозорного. Этот прием, заметил начальник бригады крейсеров, особенно будет удобным, когда флот из-за мглы и тумана вовсе не может сам ориентироваться на подходе.

Особого напряжения сил экипажа корабля потребовали длительные походы с флотом в восточную и юго-восточную часть Черного моря, где уже несколько месяцев наступление русской кавказской армии обеспечивал специальный Батумский отряд кораблей во главе с линкором „Ростислав".

Так, в 15.30 14 марта 1916 г. „Кагул" вышел из Севастополя в составе отряда прикрытия – вместе с линкором „Императрица Екатерина Великая", крейсером „Память Меркурия" и эсминцами „Громкий", „Быстрый" и „Пылкий" под флагом контр-адмирала С. С. Погуляева. Ночью отряд держался в северо-западной части моря на больших глубинах южнее линии Тарханкут – Фидониси, прикрывая выход из Одессы 27 судов транспортной флотилии, совершавших переход в Новороссийск для приема там войск. С рассветом, держась на расстоянии, позволявшем вести переговоры прожектором, корабли двинулись на восток. „Кагул" и „Память Меркурия" шли в дозоре в 12 милях впереди отряда. После сложного плавания в тумане днем 16 марта соединились с транспортной флотилией, шедшей под охраной крейсеров „Прут", „Алмаз", обоих гидрокрейсеров и минной бригады; с наступлением ночи „Кагул" вместе с линкором возглавили отряд.

Днем 17 марта, идя в дозоре на меридиане Тамани и широте Туапсе, крейсер обнаружил сильно обросшую и еле державшуюся на воде плавающую мину. На третьем галсе мину расстреляли на ходу из пулемета; чтобы попасть в цель на угле снижения и исключить влияние сильной вибрации комендорам пришлось снять его с зенитной установки и держать на руках.

В 15.20 флотилия, растянувшаяся на 20 миль, начала втягиваться на Новороссийский рейд. Ночь и следующий день отряд прикрытия держался в море в 15–20 милях к югу от Новороссийска. Норд-ост усиливавшийся до 7–10 баллов, заставил отложить посадку войск на суда; неспокойной была и стоянка вошедших в гавань кораблей прикрытия. Не было воды, за продуктами ревизора крейсера пришлось командировать в Екатеринодар, а уголь (697 т) с большими трудностями – вручную, на спинах матросов, удалось погрузить лишь 21 марта.

Утром 22 марта, держась у Новороссийска в голове у линкора, „Кагул" слева по курсу обнаружил дым корабля, шедшего с большой скоростью параллельным курсом. Предрассветная мгла мешала рассмотреть цель даже в дальномеры и прицелы орудий. Лишь через полчаса в корабле сумели опознать „Бреслау". Наш новый линкор, имевший

неплохую скорость (около 21 уз) и вооруженный дальнобойными 12-дюймовыми орудиями, дав сигнал „Кагулу" держаться в кильватер, повернул на „Бреслау" и начал погоню. После первых же залпов „Бреслау" развил самый полный ход и, петляя, стал уходить; через час он скрылся за горизонтом.

Утром 24 марта линкор и крейсер вновь присоединились к транспортной флотилии, на судах которой перебрасывались на юг две пластунские бригады и горный артиллерийский дивизион. Вскоре под флагом командующего флота к отряду подошел и линкор „Императрица Мария" в сопровождении „Памяти Меркурия"; транспорты под охраной флота продолжали идти на юг. „Кагул" вступил в охранение „Императрицы Марии", а после захода 26—28 марта в Батуми для принятия 649 т угля[1] продолжал дозорную службу, прикрывая проходившие вдоль берега отряды транспортов. Еще раз приняв в Батуми 414 т угля, 1 апреля крейсер встретился в море с „Императрицей Марией" (брейд-вымпел начальника бригады крейсеров) и вышел в дозор к мысу Иракли, где находились прикрывавшие высадку войск линейные корабли „Ростислав", „Пантелеймон", миноносцы и тральщики. 2 апреля в составе своего маневренного соединения „Кагул" держался в дозоре в районе высадки в 10—30 милях от берега.

Проводив возвращавшиеся транспорты до Новороссийска, корабли с присоединившимися линкором „Три святителя" и эсминцами „Счастливый", „Гневный" и „Пылкий" вернулись в Севастополь утром 4 апреля.

За время похода из-за продолжавшегося ухудшения состояния котлов 6 из них приходилось выводить из действия для глушения лопнувших трубок; в ряде котлов обнаружилось начавшееся разрушение кирпичной кладки, было заменено 119 лопнувших водомерных стекол Клингера.

Несмотря на бедственное состояние котельной группы „Кагул" уже 7 апреля вновь выходит в море в составе своего маневренного соединения под охраной миноносцев „Пылкий", „Счастливый", „Беспокойный" и „Живучий". На втором часу пути, когда „Кагул" на 18-узловой скорости выводил корабли из протраленного канала, на нем прорвало набивку сальника штока поршня ЦВД правой машины. Сбавили ход до 12 уз, по сигналу „Императрицы Марии" вступили ей в кильватер. Повреждение исправили, застопорив машину уже на свободной воде.

8—9 апреля отряд охранял подходы к только что занятому русскими войсками Трапезонду, ставшему важной базой снабжения войск кавказской армии. Днем „Кагул" держался в дозоре в 16—30 милях от берега, систематически, как и прежде, выполняя противолодочный зигзаг. При одной из таких перемен курса на левом траверзе корабля в 6—8 каб. сигнальщики заметили отчетливый бурун от двух перископов подводной лодки, видимо, выходившей в атаку в расчете на старый, но только что, 5 минут назад, измененный курс крейсера. Увеличив скорость до 18 уз, перевели лодку за корму, открыли огонь и предупредили об опасности „Императрицу Марию". Бурун скрылся после первого же выстрела, лодка ушла на глубину.

---

[1] Запасы всегда пополняли до полной емкости (1300 т) угольных ям.

Это был уже не первый случай обнаружения подозрительных бурунов и, действительно, много позднее немецкий морской историк подтвердил, что в этом районе несколько дней действовала пришедшая из Средиземного моря подлодка „U-33" под командованием известного немецкого подводника Гансера, который дважды встречал „Императрицу Марию" и трижды – „Кагул". Именно этот ас, уже внесенный Британией в список военных преступников за пиратские действия в Средиземном море, 17 марта вблизи Сурмене (10 миль восточнее Трапезонда) варварски потопил русское госпитальное судно „Португаль", на котором погибли десятки раненых и весь медицинский персонал, включая 15 сестер милосердия.

Катастрофой был отмечен конец похода, когда 12 апреля шедший в 6 каб. впереди „Кагула" эсминец „Живучий" взорвался и погиб на протраленном фарватере между вехами к северу от Камышовой бухты. Подробно описывая особенности взрыва (без явного водяного столба, высотой меньше, а шириной больше, чем при взрыве торпеды), командир „Кагула" капитан 1 ранга П П Остелецкий, уверенный в не раз подтверждавшейся бдительности своих сигнальщиков, категорически отрицал высказываемое другими офицерами предположение о торпедной атаке. Он не ошибся. Это были мины, поставленные немецким подводным заградителем „UC-15", базировавшимся на болгарский порт Евксиноград. Та же лодка наблюдала и возвращение „Кагула" и „Императрицы Марии", но не смогла их атаковать из-за охраны миноносцами, тральщиками и низколетящими самолетами.

После кратковременной передышки для отдыха, а главное – переборки механизмов и котлов силами порта (состояние трубок и кирпичной кладки в котлах внушало все большую тревогу) „Кагул" снова вышел в боевой поход. 3 мая в 16 час. вслед за „Императрицей Марией" (флаг командующего флотом) крейсер снялся с бочки. Спустя два часа в море отделились и противолодочным зигзагом пошли на Керчь крейсера „Память Меркурия", „Алмаз", „Император Александр I" и 10 миноносцев 2-го и 3-го дивизионов. Флот прикрывал новую, еще более крупную переброску войск. На 30 транспортах, вышедших из Мариуполя, находилась целая пехотная дивизия (127-я) – 16 840 человек, 4208 лошадей и голов скота, 36 орудий, 1385 повозок и до 1000 т груза.

Днем 4 мая „Кагул" держался в дозоре вблизи протраленного и обвехованного до глубины в 100 саженей канала в Керченском проливе, а вечером вступил в прикрытие вышедшей из Азовского моря колонны транспортов. Весь поход до Трапезонда „Кагул" держался позади конвоя; 6 мая уже с места высадки ушел с „Алмазом" для пополнения топлива в Батуми, затем продолжал охрану района высадки и вечером 8 мая возглавил конвой возвращавшихся в Азовское море транспортов. Утром 10 мая проводив транспорты в пролив, крейсер в назначенной точке соединился с остальными кораблями конвоя и на следующий день прибыл в Севастополь.

17 мая „Кагул" ввели в док для ремонта муфты дейдвудного вала. 25 мая на буксире перевели в Корабельную бухту. Команда чистила

трюмы обеих машин, перебирала вентиляторы, чистила трубки котла № 4, очищала от ржавчины угольные ямы всех кочегарок. Средствами порта исправляли установку клинкетных дверей в кочегарке, подкрепляли угольные ямы: в них износ был особенно велик. 11 июня, перейдя на рейд, завершали работы по механизмам, чистили трюмы, красили угольные ямы. До конца июня продолжались интенсивные работы по механизмам, включая переборку головных мотылевых подшипников и их соединений, сальников ЦНД № 2; чистили, вырубали, заглушали ненадежные и ставили новые трубки в котлах.

Эти и другие, нескончаемой чередой сменявшие одна другую работы, при каждой стоянке неукоснительно перемежались тревогами, практическими постановками мин и тренировками у прибора заряжания орудий. Стоянка не должна была отразиться на выучке и тренированности экипажа для боя. Обучали матросов и плаванию — война заставила всерьез подумать и об этом.

Утром 9 июля 1916 г. готовый к бою „Кагул" — в новом походе вместе с „Императрицей Марией". Задача — поиск „Бреслау", вышедшего, по данным разведки, на пути сообщений нашей кавказской армии. В охранении шли эсминцы „Счастливый" (флаг начальника минной бригады), „Дерзкий" (брейд-вымпел начальника 1-го дивизиона), „Гневный", „Беспокойный" и „Пылкий". Вскоре после выхода на чистую воду первую тревогу вызвали провожавшие корабли гидросамолеты, которые начали бомбить обнаруженную ими подводную лодку. С „Кагула", шедшего в 2 милях впереди линкора, лодки не видели.

На четвертом часу похода подозрение вызвал дым, замеченный эсминцем „Счастливый"; через 25 мин. он вступил в перестрелку с появившимся „Бреслау" на дистанции около 80 каб. На „Кагуле" противника опознали в 14.10 с расстояния 145 каб. Оказавшийся под огнем „Императрицы Марии" и уже накрытый ее залпом „Бреслау" отчаянно маневрировал, ставя одну за другой дымовые завесы и периодически сбрасывая на пути преследователей мины, предназначавшиеся для постановки перед Новороссийском. Немцам казалось, что неотступно преследовавший их и, как только дымовая завеса слабела, немедленно возобновлявший меткий огонь грозный линкор развивал скорость не менее 25 уз. Спасительные „туманные ящики" аппаратуры дымзавесы были на исходе, конец казался неминуем. Как последнюю надежду вызвали по радио „Гебен", но помощь его не понадобилась — линкор неожиданно прекратил преследование, а от эсминцев, рассчитывавших покончить с „Бреслау" с наступлением темноты, его спас внезапно налетевший шквал с дождем.

Наименьшая дистанция, на которую „Кагулу" удалось в этом бою сблизиться с „Бреслау", составила 125 каб., т. е. была вдвое больше предельной дальности стрельбы орудий нашего крейсера. После 15 час. погони „сильная тряска" и дымовая завеса не позволили „брать расстояния", и в 15.55 „Бреслау" скрылся за горизонтом.

В этот последний период преследования „Кагул", как докладывал командир, „постепенно сдавал в ходе". Причины были все те же: еще год назад ставшая явной „общая значительная изношенность всех меха-

низмов", необходимость непрерывного опреснения воды для питания котлов (запасной воды не хватало); малое давление форсированного дутья из-за нарушений герметичности котельных отделений; „весьма плохое качество топлива"; недостаточная выносливость кочегаров при продолжительной полной скорости.

В 20 час. „Кагул" присоединился к „Императрице Марии" и, заняв свое место впереди нее, всю ночь шел 16-узловой скоростью. Утром 10 июля на корабле оставалось 460 т угля (при суточном расходе 320 т). Весь день крейсер обеспечивал практические стрельбы и маневры линкора в море совместно с минной бригадой, а с 16 час. начал практическую стрельбу чугунными снарядами с зарядом против подводных лодок. Маневрируя на 17-узловой скорости, крейсер отрабатывал стрельбу завесой залпами правого борта и отражение атак подводных лодок на циркуляции беглым огнем. Оказалось, что на „Кагуле", как и на „Памяти Меркурия", башни дают очень сильный разброс снарядов и отстают от палубных орудий по скорости заряжания и наводки; по этой причине башенные орудия участвовали в залповой стрельбе с пропусками через один залп. Усовершенствованная во время предшествовавших стоянок „голосовая связь" (новые переговорные трубы из центрального поста в казематы) оправдала себя. И снова, и снова приходилось глушить лопнувшие трубки котлов и даже ставить подкрепляющие бугеля на паропроводы.

17 сентября на переходе из Новороссийска в Севастополь сломался коленчатый вал парового привода „ветрогонки" (вентилятора) носовой кочегарки, образовался свищ в трубе свежего пара другой приводной машины вентилятора. Одновременно началось поступление трюмной воды с настила второго дна в междудонное пространство носовой кочегарки.

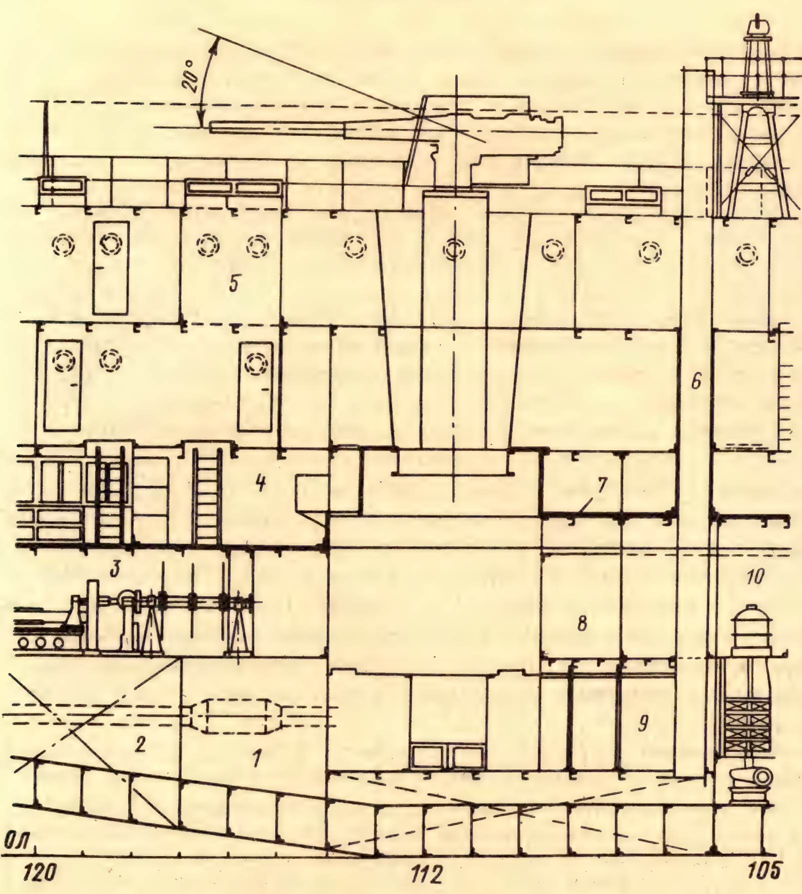
С первых дней стоянки приступили к привычным ремонтным работам. Меняли два набивочных кольца ЦВД обеих машин, исправляли кирпичную кладку в котлах № 1–4, паяли трубу свежего пара спусковой машинки, чистили от накипи водогрейные трубки и т. д.

Порт готовился к капитальному ремонту корабля: командование осознало, что дальнейшее его использование могло завершиться гибельными последствиями. Так, изношенность рубашек ЦВД обеих машин приводила к недопустимо большому, особенно на качке, пропуску пара в неработающую часть цилиндра, отчего машины уже давно не могли развивать полную мощность. В этом были повинны и усугублявшие ненадежность механизмов сильно разработавшиеся подшипники и многие другие важные узлы, требовавшие ремонта или замены.

Давно дававшая о себе знать разрушительная для системы рулевого управления вибрация – „тряска" крейсера, вызванная проседанием валов до 5 мм, могла быть ликвидирована лишь заменой сработавшегося бакаута в подшипниках дейдвудов и кронштейнов гребных валов. Не требовала пояснений необходимость замены части главного и вспомогательного трубопровода, водогрейных трубок котлов и чеканки некоторых коллекторов, чья общая изношенность, часто выводившая котлы из действия, самым непосредственным образом лишала корабль

полной скорости. Такую же роль играла изношенность золотниковых коробок и цилиндров паровых машин вентиляторов, не позволявшая поддерживать нужное давление воздуха в кочегарках.

По корпусу неотложной работой была замена настила второго дна в котельных отделениях: в среднем отделении оно было ,,ненадежно'', а в остальных ,,совсем пропало''. Из-за этого не обеспечивалось хранение в междудонном пространстве даже двух третей запаса котельной воды, а при повреждении второго дна средней кочегарки крейсер и вовсе выводился из строя. Требовала восстановления герметичность котельных отделений и проверка водонепроницаемости отсеков, нару-



Установка 130-мм орудия вместо кормовой башни на крейсере ,,Кагул''.

1 — помещение бензина; *2* — отсек пресной воды; *3* — помещение рулевой машины и ручного управления рулем; *4* — запасы сухой провизии; *5* — шахта светлого люка; *6* — элеватор подачи 130-мм патронов; *7* — броневая палуба; *8, 9* — погреба 130-мм патронов; *10* — выгородка водоотливного насоса.

шение которой прямо грозило кораблю гибелью. Пришло время и перевооружения корабля.

На совещании специалистов порта, офицеров „Кагула" и транспорта-мастерской „Кронштадт" был принят график капитального ремонта крейсера, включая установку 130-мм орудий вместо шестидюймовых и замену котлов, предусматривающий его окончание в марте 1917 г. 25 сентября выгрузили на баржи боеприпасы, на следующий день перевели крейсер в Корабельную бухту. На баржи и в портовые склады выгрузили оставшийся уголь. В течение ноября с „Кагула" сняли все 152-мм орудия[1] и разобрали обе башни. Начался капитальный ремонт.

§ 39. СНОВА „ОЧАКОВ"

1917 год стал последним годом существования Российской империи. Так недавно пышно справивший свое 300-летие и рассчитывавший существовать века самодержавный режим рухнул за считанные дни. Царь Николай II, еще вчера повелевавший „сей же час" прекратить в столице беспорядки, сегодня никому уже ненужный, в страхе ожидал решения собственной участи.

Веками обрекавший страну на нищету и невежество, заливавший землю кровью своих лучших сынов, ненавистный широким народным массам режим угнетения и несправедливости уходил в небытие. Но остались люди, вскормленные этим режимом, готовые остановить развитие революционного процесса, грозившего лишить их привилегий власти и богатства. К ним относился и новый командующий Черноморским флотом А. В. Колчак[2]. Еще год назад всего-навсего скромный капитан 1 ранга начальник минной дивизии Балтийского флота, а сегодня — вице-адмирал и командующий флотом, этот не обделенный военными талантами и политической изворотливостью потомок монгольских завоевателей мгновенно оценил обстановку. В противоположность цеплявшемуся за рухнувший режим и поплатившемуся за это жизнью командующему Балтийским флотом А. И. Непенину, Колчак понял, что к прежней монархии возврата не будет, новой династии Россия не выберет. Как заявил Колчак на допросе в 1920 г., он считал, что в России будет установлен „какой-нибудь республиканский образ правления" и признавал его отвечающим назревшим потребностям страны. Новую форму правления народ должен был выбрать, по его мнению,

---

[1] Их предполагалось передать на выкупленный у Японии и уже перешедший в Мурманск — в состав флотилии Северного Ледовитого океана крейсер „Варяг".

[2] А. В. Колчак сменил А. А. Эбергарда, „опростоволосившегося" летом 1916 г., когда флот, имея уже два дредноута, упустил реальную возможность поймать „Гебен". Предупрежденный агентурной разведкой о выходе „Гебена" и имея сведения о бомбардировке им Туапсе и Сочи, А. А. Эбергард после двухдневного плавания на „Императрице Марии" вернулся в Севастополь и, не проверив, где может быть „Гебен", отозвал сторожившую его у Босфора „Екатерину Великую". В тот же вечер, как донесла дозорная подлодка, „Гебен" вошел в пролив со стороны румелийского берега. При всем своем благоволении к палачу матросов 1912 г. царь вынужден был сместить незадачливого командующего, получившего обидное прозвище „Гебенгард".

в учредительном органе и какую бы форму он ни выбрал, Колчак собирался ей подчиниться. Пока же, во избежание развала в стране, особенно опасного во время войны, следовало поддерживать временное правительство, каким бы оно не было. А для этого нужно было всеми силами добиваться устранения недоверия матросов к офицерам, которое в первые же дни февральской революции уже привело к кровавым эксцессам на Балтийском флоте.

Сразу по возвращении флота в Севастополь А. В. Колчак устроил 5 марта 1917 г. на Нахимовской площади парад команд, крепости и гарнизона с торжественным молебном и провозглашением многих лет „богохранимой" державе Российской и всему российскому воинству. В сопровождении свиты адмирал обходил выстроенные войска и учащихся, провозглашал здравицы народному правительству и верховному главнокомандующему, покрывавшиеся продолжительным „ура". Затем у входа в морское собрание командующий по всем „старым" правилам пропустил парад мимо себя церемониальным маршем. Все прошло гладко, и адмирал опрометчиво посчитал, что с революцией в Севастополе покончено.

Но не так думали матросы и рабочие, к концу дня стихийно собравшиеся в огромном дворе флотского полуэкипажа. Были обнародованы сведения из столичных газет, из которых становилось ясно, что события в Севастополе явно отстают от жизни страны: городовые, как ни в чем ни бывало, стоят на перекрестках, политические заключенные — томятся в тюрьмах. Подхваченным тысячами голосов прокатилось по экипажу требование вызвать командующего для подробного объяснения событий в стране и его отношения к ним. Сознавая, к чему может привести отказ, адмирал, скрепя сердце, согласился. Прямо с автомобиля, окруженного десятитысячной толпой, он рассказал о событиях в Петрограде и заявил, что не следует предаваться излишней радости по поводу победы революции и спешить с преждевременными и необдуманными решениями. Если все уйдут в политику, враг воспользуется ослаблением страны, и революция неминуемо погибнет. Долг матросов и солдат — исполнять распоряжения офицеров. Только так можно сохранить мощь армии и флота, необходимую для победы.

Стихийно вспыхивавшие в тот день городские митинги слились в огромное море, окружившее городскую думу. И здесь требовали объяснений командующего, и здесь замечали почти полное отсутствие офицеров, которые не являлись для успокоения толпы, несмотря на телефонные звонки из думы в штаб флота. Уже раздались голоса, призывавшие отправиться в морское собрание и разоружить господ офицеров, которые „неизвестно что замышляют", когда положение спас присутствовавший прапорщик флота В. К. Жуков. Он вовремя напомнил, что лейтенант П. П. Шмидт тоже был флотским офицером и носил желтые (т. е. золотые — Р. М.) погоны, но погиб за дело свободы, что многие офицеры оставались противниками прежнего режима и что прежде, чем выступать против офицеров, надо разобраться, кто из них хорош, а кто плох.

Пришлось и Колчаку приехать в думу. Он подтвердил уже объявленное им матросам признание временного правительства и готовность

флота и крепости, в единении со всей Россией, вести войну до победы. Согласился адмирал и с предложениями о разоружении полиции и жандармов, создании народной милиции, освобождении политических заключенных, отстранении коменданта крепости контр-адмирала М. М. Веселкина[1].

Тактику командующего подхватили офицеры. Команды, почти совсем не имевшие в своем составе большевиков, оказались захлестнутыми той самой, по выражению В. И. Ленина, „мелкобуржуазной волной", которая помешала пролетариату взять в тот момент власть в свои руки. Эта волна была особенно сильна на юге страны, где не было таких мощных центров пролетариата, как Петроград или Москва, и где мелкобуржуазные партии, в частности эсеры, давно имели преобладающее влияние. Процесс революционизации Черноморского флота затрудняли и такие характерные для юга обстоятельства, как значительно большая, чем на Балтике, пестрота национального состава экипажей, несравненно более слабая прослойка рабочих и преобладание крестьян (флот комплектовался в основном за счет населения южных богатых хлебородных губерний). Вот почему созданная в Севастополе во второй половине апреля первая большевистская организация оказалась перед объединенным фронтом эсеро-меньшевистских, буржуазных и националистических партий и группировок.

Не составляли исключения и экипажи „Кагула" и „Пантелеймона" — двух кораблей революции, которых февральские события застали на ремонте в Корабельной бухте. Один за другим перед командами кораблей оглашались звучные приказы командующего флота, призванные внушить матросам, что адмирал — первый друг революции, стоящий на страже ее завоеваний. „Сорганизованные офицеры в полном составе, все солдаты гарнизонов, матросы Черноморского флота и ратники морского ополчения во главе с командующим флотом, достигнув братского единодушия, призывают вас во имя блага и светлого будущего нашей дорогой обновленной Родины к полному сплочению для скорейшей победы над дерзким врагом", — таков был текст телеграммы Балтийскому флоту, посланной А. В. Колчаком в Генмор и объявленной им в приказе № 848 от 8 марта 1917 г.

Неслыханным было и сообщение о заседании 7 марта в морском собрании, где офицеры флота и гарнизона во главе с командующим флотом „восторженно и единодушно", благословляемые духовенством, приветствовали „возрождение России к новой свободной жизни". В целях „тесного и непосредственного единения" с матросами и солдатами они избрали временный исполнительный комитет во главе с начальником штаба Черноморской морской дивизии подполковником генерального штаба А. И. Верховским. Это он напомнил собранию о неумиравшем в офицерском корпусе духе декабризма, призвал к сотрудничеству с рабочими Советами, предложил офицерам, чтобы продемонстрировать свою лояльность, послать делегацию для встречи вместе с матросами

---

[1] Вместо него в мае 1917 г. назначили командира линейного корабля „Евстафий" капитана 1 ранга М. М. Остроградского, в 1914—1916 гг. командовавшего крейсером „Память Меркурия".

приезжавшего в Севастополь депутата государственной думы социал-демократа Тулякова. Это его предложение, — вспоминал он, — было встречено аплодисментами и „отдельные возгласы негодования будущих белогвардейцев потонули в криках радости молодежи".

Подозрения в заговоре офицеров рассеялись, каждый из них получил возможность непредвзято формировать свою позицию в развивавшихся событиях. До поры до времени это устраивало и Колчака, продолжавшего играть роль демократа. Командующий то и дело появлялся на кораблях для бесед с матросами о текущих событиях. Почти каждый вечер, после работ и учений, перед командами кораблей с объяснениями и толкованиями международного и внутреннего положения бурлящей страны выступали офицеры и делегаты с берега. Практиковались и организованные („при офицере") походы партий матросов в город на митинги и лекции.

Как вспоминали современники, никогда еще в России, вдруг получившей свободу слова, не говорили так много, не спешили воспользоваться так долго ожидаемой возможностью высказаться. Сменяя один другого, ораторы часами рассуждали об основах и достоинствах демократического правления, агитировали за платформы своих партий и группировок, предлагали проекты будущего государственного устройства. Немногочисленные еще большевики давали бой соглашателям, разоблачали демагогию эсеровской агитации и предательские „теории" националистов, предлагавших ни много ни мало — разделить корабли между национальными группировками.

Без митингов — этой открытой арены политической борьбы и школы воспитания классового сознания — нельзя представить флот 1917 г. Рост этого сознания не могли остановить ни маневры Колчака, ни противодействие реакционных или просто аполитичных офицеров, ни эсеро-меньшевистское засилье в созданных в марте Советах.

Совершавшиеся революционные преобразования коснулись и названий кораблей, носивших прежде реакционный монархический характер. По требованию матросов, новые названия получили все три черноморских дредноута: „Императрица Екатерина Великая" и „Император Александр III" стали называться „Свободная Россия" и „Воля", а строившийся „Император Николай I" — „Демократия"[1]. Гидрокрейсера „Император Александр I" и „Император Николай I" получили названия „Республиканец" и „Авиатор".

Крейсеру „Кагул" вернули его прежнее революционное название „Очаков".

---

[1] Линкор „Императрица Мария" погиб от серии внутренних взрывов. Молва винила в трагедии немецких шпионов, но комиссия при участии А. Н. Крылова не нашла никаких подтверждений этой версии. По мнению специалистов, поддержанному и А. В. Колчаком (это же мнение, со слов офицеров, высказывал и Верховский), причиной взрыва могло быть саморазложение пороха, вызванное отступлениями от технологии его производства во время войны, или какая-либо неосторожность. „Во всяком случае никаких данных, что это был злой умысел, не было" — повторил А. В. Колчак при допросе 24 января 1920 г.

Экипаж „Пантелеймона" не пожелал снова носить имя екатерининского фаворита; по его вторичному ходатайству броненосец стал называться не „Потемкин Таврический", а „Борец за свободу".

Яркие примеры классовой солидарности демонстрировали матросы этих двух прославленных кораблей революции и выполнявшие на них в тот период ремонтные работы рабочих порта и транспорта-мастерской „Кронштадт". На кораблях устраивались встречи с вернувшимися с каторги участниками революционных событий, некоторые из них вновь зачислялись в состав своих команд. Событием стала объединенная манифестация экипажей „Пантелеймона", „Очакова" и „Кронштадта" в честь борцов за свободу, проведенная в городе 9 (22) апреля. Бережно восстанавливалась память о погибших революционерах. Найденные после долгих поисков останки казненных в 1912 г. (по делу 142 матросов) были торжественно похоронены на Михайловском кладбище.

Для розыска и перезахоронения останков П. П. Шмидта и его товарищей исполком Севастопольского Совета назначил специальную комиссию, а командующий флотом выделил в ее распоряжение крейсер „Принцесса Мария"[1].

Прах этих борцов за свободу в четырех гробах после торжественных процессий и манифестаций в Очакове и Одессе был доставлен 8 (21) мая на крейсере в Севастополь. Корабль вошел на рейд с приспущенным на гафеле андреевским флагом, и в память П. П. Шмидта, С. П. Частника, Н. Г. Антоненко и А. И. Гладкова батареи крепости, некогда в упор расстреливавшие „Очаков", салютовали 21 выстрелом салюта наций.

Все корабли, следуя флагу командующего на линкоре „Георгий Победоносец", приспустили (на час) кормовые флаги. „Вечная слава борцам, павшим за свободу" — трепетали флаги сигнала флоту на мачтах „Георгия". Весь город, начиная от занявшего место на Графской пристани почетного караула с „Очакова", выстроился по пути следования траурной процессии к Покровскому собору и временному склепу. Неслыханным по размаху было выражение этой дани памяти людям кристальной совести, отдавшим жизнь за будущее счастье народа.

Можно лишь гадать, с какими мыслями смотрели на море живых цветов, по которым двигались колесницы с гробами, и тысячи венков, окружавших могилы, те, чьи руки были обагрены кровью П. П. Шмидта и его товарищей. А их, живых палачей, распорядителей и исполнителей казней и усмирений, было еще немало. Среди тех, кого еще так недавно режим Николая II одаривал за „честную и полезную службу", был Ф. Ф. Карказ, который изощрялся в издевательствах над схваченным П. П. Шмидтом. Узнав, что этот садист, дослужившийся при царе до генеральского чина, благополучно служит и „при демократии", сын

---

[1] Вспомогательный крейсер „Принцесса Мария" (по спискам 1917 г. — посыльное судно) вошел в состав Черноморского флота из числа кораблей румынского флота, в октябре 1916 г. перешедших в Севастополь из Констанцы после оккупации Румынии немецкими войсками. Был переоборудован в сетевой заградитель. Вместе с ним в составе Черноморского флота действовали гидрокрейсера „Романия" („Румыния") и вспомогательные крейсера „Король Карл" и „Дакия".



Памятник на братской могиле казненных руководителей севастопольского восстания П. П. Шмидта, А. И. Гладкова, И. Г. Антоненко и С. П. Частника на Кладбище Коммунаров в Севастополе. Снимок 1970 г.

Памятник установлен в 1935 г. Его автором является инженер В. К. Ретлинг, но в основу замысла положены эскиз и описание, сделанное в завещании П. П. Шмидта, начинающемся словами: „После казни прошу..."

Шмидта Евгений потребовал привлечь генерала к ответу. Но только еще через полгода — в октябре 1917 г. следственная комиссия предложила командующему флотом уволить Карказа со службы и отдать под суд за „надругательство над честью того человека, на костях которого выросла русская революция" (не дождавшись вынесения справедливого

приговора, матросы своей властью расстреляли палача в апреле 1918 г.).

Вместе с флотом и севастопольскими рабочими экипаж „Очакова" проходил в период от февраля к октябрю ту неповторимую школу революционизации масс, которая, как известно, стоила многих десятилетий предшествовавшего развития страны. Большевики, образовавшие в середине апреля единую партийную организацию, уже имели стойкую фракцию в Севастопольском Совете и умело вели борьбу за массы. Большевизацию флота подтолкнула и делегация балтийцев. Она привезла с собой „Апрельские тезисы" В. И. Ленина, большое количество революционной литературы, раскрывавшей истинное положение дел и расстановку сил в стране, оказавшейся во власти министров-капиталистов. Все старания соглашателей помешать большевистским ораторам сорвались, и уже в начале июня в ответ на попытки А. В. Колчака расформировать наиболее революционно настроенные экипажи линкоров „Три святителя" и „Синоп" экстренное делегатское собрание флота и гарнизона постановило отобрать у офицеров оружие, а командующего флотом и его начальника штаба отстранить от должности. Под видом поездки по вызову для доклада Временному правительству Колчаку пришлось срочно убраться из Севастополя; в командование флотом вступил начальник второй бригады линкоров контр-адмирал В. К. Лукин.

Уже в августе севастопольский генеральный комиссар Временного правительства меньшевик Н. А. Борисов телеграфировал в Петроград, что за короткое время Севастополь стал „городом большевиков". И хотя 20-тысячной организации эсеров противостояло в то время всего лишь 250 большевиков, их роль и авторитет были оценены Н. А. Борисовым правильно.

Особенно большим успехом пользовались выступления прибывшей в августе из центра профессиональной революционерки Надежды Ильиничны Островской, работавшей в Крыму по заданию ЦК партии еще в 1907 г. Преодолев все препоны, которые создавали на ее въезд в Севастополь местные эсеровские и меньшевистские власти, она, по словам В. К. Жукова (тогда — прапорщика флота) „подняла на ноги не только маленькую организацию большевиков, но и весь Черноморский флот и Севастополь". От ее речей повеяло „северным ветром большевизма" и, как сообщали в ЦК симферопольские большевики, бывали случаи, когда „ораторы социалистов-революционеров прогонялись и собравшиеся требовали тов. Островскую". Нина, как все ее звали, получила мандат делегата нестроевой роты Севастопольской крепостной артиллерии: на выборах 9 октября 1917 г. в Севастопольский Совет из 178 бюллютеней в этой роте за нее было подано 155. Она стала членом исполкома Севастопольского Совета и председателем комитета РСДРП (б) [1].

---

[1] С февраля 1918 г. — член Центроколлегии по эвакуации Петрограда, с мая — член Чрезвычайного Черноморского революционного комитета по обороне Новороссийского района. Участвовала в организации потопления кораблей Черноморского флота. В июле 1918 г. — зам. председателя ЦИК Кубано-Черноморской советской республики. В дальнейшем — на партийной и советской работе в политотделах и на бронепоездах частей Красной Армии. Делегат 7-го и 8-го съездов РКП(б). Член ВЦИК.

Продолжавшиеся на „Очакове" напряженные ремонтные будни уже не могли заслонить от экипажа грозного смысла происходящих в стране событий. Нарастание общего политического кризиса, революционная мобилизация матросских масс в период июльских событий и разгрома корниловского мятежа, все более обнажавшаяся контрреволюционная сущность Временного правительства с его антинародной политикой продолжения империалистической бойни, — все эти этапы созревания Октябрьской революции переживал и Черноморский флот. В июле большевистская фракция в Севастопольском Совете с двух человек увеличилась до 10, а на перевыборах в начале октября — уже до 58. В Совет были избраны присланный ЦК РСДРП балтийский матрос Н. А. Пожаров, участник революционного движения на Балтике в 1912 г. А. В. Мокроусов и ряд черноморцев с кораблей.

При первых же известиях об октябрьских событиях в Петрограде, вначале таких же неопределенных, как в свое время и о февральском перевороте, власть в Севастополе взял на себя Совет военных и рабочих депутатов. В новый президиум Совета от большевиков вошли Н. И. Островская и недавно прибывший в Севастополь опытный партийный работник Ю. П. Гавен, от эсеров — Бунаков, от объединенных социал-демократов (меньшевиков) — Конторович и Борисов. По предложению Н. И. Островской в столицу была послана телеграмма Всероссийскому съезду советов с приветствием победы революции. Делегатское совещание Совета одобрило это решение Исполкома, а командующий флотом контр-адмирал А. В. Немитц в соответствии с этим решением признал высшей военно-административной властью на флоте и в базе Центрофлот.

Мирно и организованно прошло в Севастополе празднование свершившейся в стране Октябрьской революции. Красными флагами украсились улицы города, корабли на рейде. Вместе с флагами расцвечивания были подняты сигналы „Да здравствует Совет". Но очень скоро перепуганные октябрьскими событиями меньшевики и эсеры повели линию на раскол Совета, добиваясь в нем своего господства.

Наступали суровые дни боев с поднявшейся против власти Советов внутренней контрреволюцией и иностранной военной интервенцией. Уже 26 октября (8 ноября) с согласия командующего флотом на Дон ушел первый отряд моряков-черноморцев для подавления мятежа Каледина. Опасными были и притязания обосновавшейся в Киеве буржуазной центральной украинской рады. Видя, какой мощной опорой советской власти стали на севере балтийцы, рада вознамерилась захватить и удержать власть на юге с помощью такой же могучей силы — Черноморского флота.

Попытки „украинизации" флота были предприняты еще летом 1917 г., когда построенный в Николаеве новый линкор „Воля" под влиянием агитации сепаратистов поднял украинский флаг. Командующий флотом В. К. Лукин потребовал тогда, чтобы корабль прибыл в Севастополь под андреевским флагом; офицеры корабля отказались вести линкор под украинским флагом, а „украинского" командира у националистов не оказалось. Эта затея сепаратистов провалилась, но их раскольническая деятельность не прекращалась.

В октябре 1917 г. в Севастополь прибыл „украинский" комиссар флота капитан 2 ранга Акимов, вывесивший над своей резиденцией флаг Центральной рады. Украинский войсковой комитет прямо агитировал за полную „украинизацию" Черноморского флота и передачу его Украине на правах собственности. Этой пропаганде в ноябре поддались экипажи крейсера „Память Меркурия" и миноносца „Заветный". В ответ на решение большинства команды крейсера вместо андреевского поднять 12 ноября флаг Украины „великороссы и несочувствующие подъему украинского флага" решили покинуть изменявший России корабль. Судовой комитет просил Исполком Совета назначить на крейсер матросов-украинцев взамен ушедших, но Совет и Центрофлот отвергли эти домогательства. В конце концов флаг националистов на „Памяти Меркурия" был спущен.

Очаковцы ни на какие провокации не поддались: с 16 декабря 1917 г. крейсер решительно перешел на сторону советской власти.

В телеграмме, адресованной 2 февраля 1918 г. в Петроград — Совету Народных Комиссаров, а также в Харьков, Киев и „всем, всем, всем", председатель Севастопольского Совета Н. А. Пожаров и председатель Центрофлота С. И. Романовский сообщали, что Черноморский флот признает как единственную выразительницу воли трудового народа только одну центральную власть Республики Советов в лице Совета Народных Комиссаров, на Украине же — только власть трудового народа в лице Харьковского всеукраинского исполнительного комитета, выделенного из съезда Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов Украины. Разоблачая киевскую раду как пособника казачьих и татарских контрреволюционных верхов и считая ее опаснейшим органом контрреволюции, черноморцы отвечали, что „все ее приказы и предписания" они не признают и признавать не будут. От рады отмежевались и украинские экипажи кораблей, вместе со всем флотом принявшие участие в подавлении контрреволюции на Дону, на Украине и в Крыму.

Против советской власти выступили и татарские националисты, созвавшие 10 декабря 1917 г. в Бахчисарае крымско-татарский курултай и обнародовавшие свои „крымско-татарские законы". Создав собственную армию и угрожая Черноморскому флоту, не имевшему сухопутных войск и ослабленному отправкой из своего состава боевых отрядов на борьбу с контрреволюцией, они пытались взять под контроль приморские города Крыма и 21 декабря разоружили солдат береговой батареи в Евпатории. Только отправка боевых кораблей, включая и „Память Меркурия", в Евпаторию, Ялту и Феодосию отрезвила новоявленных претендентов на ханский престол. В боях под Симферополем матросские отряды при поддержке импровизированных бронепоездов разгромили войска татарского диктатора Джафер Сейдамета и примкнувших к нему контрреволюционных русских офицеров. Советская власть в Крыму была восстановлена.

Во всех этих боях активно участвовали сошедшие на берег „очаковцы". Крейсер выделил большую группу матросов для формирования экипажа бронепоезда „Свобода или смерть" под командованием большевика с 1912 г. прославившегося в гражданской войне матроса А. В. Полупанова.

Большую роль в организации отпора контрреволюции в Севастополе и формировании матросских отрядов сыграл товарищ (заместитель)

председателя Исполкома Севастопольского Совета старший гальванер „Очакова" Д. Н. Дымнич. Многие „очаковцы" в составе этих отрядов обороняли Крым, ликвидировали на румынском фронте мятеж бывшего командующего этим фронтом генерала Щербачева, громили вторгшиеся на нашу землю войска боярской Румынии.

Горячо приветствовали „очаковцы" ленинские декреты о демократизации флота (отмена оставшихся от царизма чинов и орденов), о создании нового Рабоче-Крестьянского Красного флота, о комплектации его на добровольных началах. К началу февраля 1918 г. крейсер сохранил ядро своего экипажа, его командный состав был полностью выборным. Командовал кораблем В. М. Терентьев, который до этого был начальником 2-го дивизиона бригады подводных лодок, а с сентября 1916 г. — командиром эсминца „Лейтенант Шестаков".

И все же команда крейсера неудержимо таяла: преданные революции люди требовались на берегу — там формировались новые и новые отряды. Многих специалистов приходилось переводить для пополнения экипажей остававшихся в первой линии новых кораблей.

В марте 1918 г. в Черноморье вторглись австро-германские войска. Их привела на нашу землю предательская буржуазная Центральная рада, рассчитывавшая с помощью интервентов отторгнуть Украину от Советской России. После кровопролитных боев Одесса, Николаев, Херсон оказались под пятой оккупантов. Бесстыдно попирая условия Брестского мира, признававшего Крым территорией Советской России, интервенты без церемоний вторглись в Крым.

Малочисленные, поредевшие в предыдущих боях матросские и красногвардейские отряды не могли противостоять огромной, насчитывавшей до 200 тысяч солдат, хорошо экипированной и вооруженной немецкой армии. И одним из последних отрядов, дравшихся на подступах к главной базе флота, был отряд под командованием председателя судового комитета „Очакова" старшего гальванера А. Е. Максюты.

Еще 22 апреля моряки сражались под Бахчисараем, а 1 мая немцы вступили в Севастополь. Наступили трагические для Черноморского флота дни. Вынужденные соблюдать условия Брестского мира, могучие корабли, чей огонь мог бы дотла смести и выжечь войска оккупантов, уходили из своей главной базы без единого выстрела, с величественным и грозным спокойствием. В бессильной ярости при виде ускользающей от них добычи немцы открыли по кораблям огонь из полевых орудий, но флот не поддался и на эту провокацию.

С 1 мая по 16 июня 1918 г. на Новороссийском рейде собрался внушительный отряд — лучшие и новейшие надводные корабли Черноморского флота, включая оба находившихся в строю линкора-дредноута, 10 нефтяных и 8 угольных эсминцев. „Очакова" не было среди них — он остался без команды в Севастополе, но были на кораблях многие „очаковцы" и в их числе — последний командир крейсера, в те дни ставший командиром линкора „Свободная Россия"[1] В. М. Терентьев.

[1] Бывший „Императрица Екатерина Великая" (до июня 1915 г. — „Екатерина II").



Один из первых кораблей Советского ВМФ — крейсер ,,Коминтерн" (бывший ,,Память Меркурия").

Эти ,,очаковцы" вместе с другими моряками остались верны своему революционному долгу. Преодолевая разброд и шатания в экипажах, колебания руководителей Кубано-Черноморской республики и прямые угрозы анархиствующих экстремистов, они выполнили продиктованный суровой необходимостью ленинский приказ о потоплении флота. Вместе со ,,Свободной Россией" погибли, но не сдались врагу, эсминцы ,,Керчь", ,,Фидониси", ,,Гаджибей", ,,Калиакрия", ,,Пронзительный", ,,Громкий", ,,Лейтенант Шестаков", ,,Капитан-лейтенант Баранов", ,,Сметливый", ,,Стремительный", ряд вспомогательных и торговых судов.

Остававшийся, как и все старые корабли и подводные лодки, в Севастополе, заброшенный ,,Очаков" был свидетелем возвращения нескольких из ушедших ранее в Новороссийск кораблей под командованием изменившего советской власти командующего флотом М. П. Саблина; был и свидетелем безудержного разграбления оккупантами остатков флота и его богатых арсеналов. Как и предполагало советское правитель-



Сегодняшний „Очаков" — большой противолодочный корабль на боевой вахте.

ство, немцы и не думали (как обещали по Брестскому договору) нейтрализовать Черноморский флот и оставить его в неприкосновенности до конца войны. Они грабили его — грабили открыто и беззастенчиво. Дорого обошлось стране предательство командующего и незрелость тех, кто отказался топить корабли. Немедленно как самую ценную добычу оккупанты увели в Константинополь транспорт „Кронштадт" и отдали его в распоряжение своих подводников. Немецкие моряки обосновались на крейсере „Память Меркурия", ввели в строй миноносцы „Зоркий", „Счастливый", „Капитан Сакен" и подводную лодку „Гагара", собирались использовать их для продолжения войны.

Появились немцы и на „Очакове", но, очевидно, состояние крейсера было таково, что ремонтировать его они и не начинали.

А затем пришло время хозяйничания белогвардейцев, и „Очаков", получив позорное имя — „Генерал Корнилов"[1], с ноября 1918 г. оказался в числе их „морских сил". Кое-как восстановленный, с разношерстной, составленной наспех чуть ли не из солдат и гимназистов командой, старый корабль ничем не помог „белому движению", вконец разложившемуся и обанкротившемуся. Известно лишь, что крейсер „Генерал Корнилов" вместе с линкором „Генерал Алексеев" (бывш. „Воля") в июне — августе 1920 г. принимал участие в обстрелах Очаковской крепости и ответным огнем был поврежден. В ноябре того же года, после разгрома советскими войсками главных сил барона Врангеля в Северной Таврии, деморализованные остатки белогвардейской команды увели крейсер в Константинополь, а затем в Бизерту.

Пережив весь кошмар угона флота предателями Родины из родного Черного моря, бывший „Очаков" стал очевидцем последнего акта траге-

[1] Один из главных виновников гражданской войны 1918—1920 гг. В августе 1917 г. пытался установить в России военную диктатуру, в декабре 1917 г. вместе с генералом М. В. Алексеевым организовал и стал первым командующим отличавшейся особой жестокостью „Добровольческой армии" — основной ударной силы контрреволюции на юге страны. Убит в бою 13 апреля 1918 г.

дии, зафиксировавшего в истории окончательный крах белогвардейщины. Здесь, в далеком африканском порту, 29 октября 1924 г. французский морской префект вице-адмирал Эксельман объявил офицерам, собравшимся на эсминце „Дерзкий", что Франция признала СССР и, следовательно, дальнейшее существование „бизертской эскадры" противоречит установленным с Советской Россией дипломатическим отношениям. С заходом солнца на кораблях были спущены андреевские флаги.

После этого корабль, о котором идет наш рассказ, мог считаться юридически возвращенным своей стране. Вскоре после изгнания с кораблей белогвардейцев крейсер, как и всю эскадру[1], осматривала комиссия советского правительства в составе представителя флота Е. А. Беренса и академика А. Н. Крылова. Начались переговоры о возвращении кораблей на родину, но выяснилось, что старый крейсер со вконец изношенными машинами, требовавшими серьезного ремонта, был уже, как и другие корабли, не в состоянии совершить самостоятельно переход в Черное море, да и не представляет особой ценности.

В 1933 г. корабль был уведен в Брест и разобран на металл.

Но оставался в Советской России его николаевский двойник — „Память Меркурия", и его судьбу, неотделимую от судьбы „Очакова", можно считать продолжением подлинной истории славного корабля революции. Став нашим первым большим кораблем на Черном море, этот крейсер, введенный в строй в 1923 г. и переименованный в „Коминтерн", долго и успешно служил Красному флоту. В годы Великой Отечественной войны корабль участвовал в обороне Одессы, Севастополя, а затем и кавказских берегов. Здесь, сильно поврежденный вражеской авиацией, он и закончил свой боевой путь. В устье реки Хопи, где когда-то, в годы первой мировой войны, действовали оба однотипных черноморских крейсера, он был посажен на грунт, чтобы в качестве волнолома служить соединениям базировавшихся здесь и продолжавших войну советских легких кораблей. Здесь он остается и до настоящего времени, став своеобразным памятником обоим кораблям.

В согласии с доброй морской традицией имя[2] и славу героического корабля революции крейсера „Очаков" унаследовал его достойный преемник — современный большой противолодочный корабль с мощным ракетным вооружением. „Очаков" — выведено на его борту славянской вязью. Уверенно ведут корабль советские моряки, с гордостью говорят они: „мы — очаковцы".

Как никогда осознаем мы сегодня связь времен: „Очаков" — в нашей памяти, „Очаков" — с нами.

---

[1] При бегстве войск Врангеля из Крыма они увели 2 линкора, 2 крейсера (одни из них — вспомогательный), 11 эсминцев, 4 подводные лодки и около 140 других кораблей и судов; в Севастополе они потопили 12 подводных лодок.

[2] В советском флоте название „Очаков" носили также сначала 32-тонный сторожевой катер (1920—1921 гг.), а затем тральщик — учебное судно — плавбаза бригады подводных лодок (1937—1945 гг.).

Ленинград—Москва—Николаев *1982—1986*

УКАЗАТЕЛЬ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Алякринский Н. В. О больших ошибках в коротком докладе. „Морской сборник", 1926, № 6.

2. Белавенец П. И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России. СПб, 1910.

3. Боевая летопись русского флота (Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г.). М., Воениздат, 1948.

4. Бурачок П. Заметки о флоте. СПб, 1910.

5. Верховский А. И. На трудном перевале. М., Воениздат, 1959.

6. Веселаго Ф. Ф. Список русских военных судов 1668—1860 гг. СПб, 1872.

7. Витте С. Ю. Воспоминания, т. 1—3. М., СОЦЭКГИЗ, 1960.

8. Вице-адмирал Корнилов (документы). М., Воениздат, 1947.

9. Вице-адмирал Григорий Павлович Чухнин (по воспоминаниям сослуживцев). СПб, 1909.

10. Всеподданнейшие отчеты по Морскому министерству (выпуски за 1906—1915 гг.). СПб — Пг, 1906—1915.

11. Гибсон Р., Прендергаст М. Германская подводная война 1914—1918 гг. М., Воениздат, 1938.

12. Голов Д. А. Паровые котлы современных военных судов. СПб, 1913.

13. Дмитриев Н., Колпычев В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. СПб, 1909.

14. Добротворский Л. Ф. (Nauta). Уроки морской войны. СПб, 1907.

15. Жуков В. К. Черноморский флот в революции 1917—1918 гг. (изд. второе). М., Молодая гвардия, 1932.

16. Зайончковский А. М. Подготовка России к мировой войне в международном отношении. Л., 1926.

17. Заключение следственной комиссии по выяснению обстоятельств Цусимского боя. Пг, 1917.

18. Избаш А. П. Лейтенант П. П. Шмидт. Воспоминания сестры. Л., Ред.-изд. отдел Морского ведомства, 1925.

19. Костенко В. П. На „Орле" в Цусиме. Л., Судпромгиз, 1955.

20. Крылов А. Н. Воспоминания и очерки. М., АН СССР, 1956.

21. Лазарев М. П. Документы, т II. М., Воениздат, 1955.

22. Лихачев И. Ф. Дело о гибели броненосца „Гангут" 12 июня 1897 г. около Транзунда. Париж, 1898.

23. Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914—1918 гг. М., Госвоениздат, 1934.

24. Макаров С. О. Документы, т. 2. М., Воениздат, 1960.

25. Макаров С. О. Рассуждения по вопросам морской тактики. Пг., 1916.

26. Манн К. А. Обзор деятельности морского управления в России. 1855—1880. Часть первая. СПб, 1880.

27. Мартынов Е. И. Из печального опыта русско-японской войны. СПб, 1907.

28. Мельников Г. М. Дневные морские записки, веденные на корабле „Уриил" во время плавания его в Средиземном море с эскадрою под начальством вице-адмирала Сенявина. СПб, 1872.

29. Мельников Р. М. Броненосец „Потемкин". Л., Судостроение, 1980.

30. Мельников Р. М. Крейсер „Варяг", изд. второе. Л., Судостроение, 1983.

31. Менделеев Д. И. Какая же академия нужна в России? „Новый мир", 1966, № 12.

32. Моисеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота. М., Воениздат, 1948.

33. Мордовин А. П. Русское военное судостроение в течение последних 25 лет (1855—1880 гг). СПб, 1881.

34. Моряки в борьбе за власть Советов на Украине. Сборник документов. Киев, АН УССР, 1963.

35. Нахимов П. С. Документы и материалы. М., Воениздат, 1954.

36. Новиков Н. В. Операции флота против берега на Черном море в 1914–1917 гг. М., Воениздат, 1937.

37. Окунев М. М. Опыт сочинения чертежей военным судам. СПб, 1836.

38. Очерки истории Ленинграда. Том III. Период империализма и буржуазно-демократических революций. М.–Л., АН СССР, 1956.

39. Петров М. А. Подготовка России к мировой войне на море. М.-Л., Госвоениздат, 1926.

40. Письма морского офицера, служащие дополнением к запискам морского офицера. М., 1825.

41. Платонов А. В. Восстание в Черноморском флоте в 1905 г. Л., „Прибой", 1925.

42. Поггенполь М. Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время 25-летия его существования. СПб, 1903.

43. Прогрессивные испытания крейсера „Кагул" на Лукулльской мерной миле, произведенные опытовым судостроительным бассейном. СПб, 1914.

44. Протоколы заседания чрезвычайной следственной комиссии по делу Колчака. Стенографический отчет. Л., 1925.

45. Революционное движение в Черноморском флоте в 1905–1907 гг. Воспоминания и письма. М., ГБЛ, 1956.

46. Рожественский З. П. Броненосцы и крейсеры-купцы. „Биржевые ведомости", 17 июля 1878.

47. Русско-японская война 1904–1905 гг. Книга первая. Действия на флоте на Южном театре от начала войны до перерыва сообщений с Порт-Артуром. СПб, 1912.

48. Русско-японская война 1904–1905 гг. Книга третья. Морское сражение в Желтом море 28 июля (10 августа) 1904 г. – Захват японцами миноносца „Решительный" в Чифу. Пг., 1915.

49. Русско-японская война 1904–1905 гг. Книга шестая. Поход 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток. Пг., 1917.

50. Русско-японская война 1904–1905 гг. Книга седьмая. Тсусимская операция. Пг., 1917.

51. Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917. М., Госполитиздат, 1952.

52. Севастопольское вооруженное восстание в ноябре 1905 года. Документы и материалы. М., Воениздат, 1957.

53. Селяничев А. К. В. И. Ленин и становление советского военно-морского флота. М., Наука, 1979.

54. Семенов В. И. Флот и морское ведомство до Цусимы и после. СПб, 1911.

55. Список чинов флота и зачисленных по флоту (1900–1905). СПб, 1900–1905.

56. Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства (1910–1916). СПб- Пг, 1910–1916.

57. Судовой список. СПб-Пг, 1900–1914.

58. Токаревский А. „Искалеченные броненосцы" по официальной оценке. „Русское судоходство", 1898, № 192–193.

59. Федоров А. Революционные восстания в Черноморском флоте в 1905 году. Л., Госполитиздат, 1946.

60. Шершов А. П. История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней. М.-Л., Военмориздат, 1940.

61. Шуберт Б. К. Новое о войне (воспоминания о морских походах 1904–1905 гг.). СПб, 1907.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава 4
ДОСТРОЕЧНЫЙ ПЕРИОД

Глава 5
„ОЧАКОВ" ДОСТРАИВАЕТСЯ

Глава 6
СИГНАЛ: „КОМАНДУЮ ФЛОТОМ – ШМИДТ"

Глава 7
ВОССТАНОВЛЕНИЕ „ОЧАКОВА"

Глава 8
В ДНИ МИРА И ВОЙН





1 р. 60 к.


Р. М. МЕЛЬНИКОВ
КРЕЙСЕР
•ОЧАКОВ•